REPUBLIQUE DE GUINEE
Travail - Justice - Solidarité

CODE DE L'AVIATION CIVILE REVOIR ARTICLE 90

(LOI L/95/024/ CTRN DU 2 JUIN 1995)

PREMIERE PARTIE : DES AERODROMES ET AEROPORTS

TITRE PREMIER : STATUT DES AERODRORomes AEROPORTS

CHAPITRE 1 : GENERALITES

SECTION UNIQUE

Définitions :

Article 1er : Dans le présent Code et les actes pris pour son application et quelles que soient les désignations particulières employées un aérodrome est une surface définie, sur la terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Article 2 : Les aérodromes ou aéroports sont soit domestiques, soit internationaux. Les aérodromes domestiques, ne peuvent servir qu'exceptionnellement du trafic international. Les aéroports internationaux peuvent servir au trafic domestique et doivent servir au trafic international.

Article 3 : Les aéroports internationaux sont ceux où les formalités et inspections relatives à l'entrée et à la sortie du territoire, à l'immigration, aux contrôles des passagers et du fret peuvent être effectuées par des agents qualifiés chargés de veiller à l'application de la réglementation en vigueur.

Article 4 : L'aéroport douanier est un aéroport international, spécialement désigné par l'autorité chargée de l'aviation civile en relation avec les autres autorités compétentes, où les formalités et inspections douanières, prévues par la réglementation en vigueur, peuvent être effectuées par des agents qualifiés et habilités à l'égard des passagers, des équipages et du fret. La liste et les caractéristiques des aéroports douaniers de la

République de Guinée sont publiées et communiquées à l'O.A.C.I. ainsi qu'aux organismes internationaux concernés.

Article 5 : L'aéroport sanitaire est un aéroport international, spécialement désigné par l'autorité chargée de l'aviation civile en relation avec les autres autorités compétentes, où les formalités et inspections sanitaires à l'égard des passagers, des équipages et du fret peuvent être effectuées, conformément à la réglementation en vigueur, en vue de prévenir la propagation des maladies contagieuses. La liste et les caractéristiques des aéroports sanitaires de la République de Guinée sont publiées et communiquées à l'O.A.C.I. ainsi qu'aux organismes internationaux concernés.

Article 6 : L'aéroport franc est un aéroport international ou', à l'intérieur d'une zone délimitée, les équipages, le fret, la poste et les provisions de bord peuvent être débarqués, peuvent séjourner et être transbordés en franchise de taxes et droits de douanier sous réserve du respect de la réglementation en vigueur.

Article 7 : L'hydrobase, l'héliport et l'adacport sont des aérodromes ou aéroports destinés des aéronefs particuliers.

L'hydrobase est un plan d'eau défini et aménagé pour l'arrivée, le départ et les évolutions à la surface des hydravions ou aéronefs amphibies. L'héliport ou héliostat est une surface définie sur la terre ou sur un immeuble pour être utilisée exclusivement par les hélicoptères. L'aéroport est une surface définie sur la terre pour être utilisée exclusivement par des aéronefs à décollage courts (A.D.A.C.) ou verticaux (A.D.A.V.).

Article 8 : Tout aérodrome aéroport comprend nécessairement une aire d'atterrissage et une aire de manœuvre et, éventuellement, une de trafic.

L'aire d'atterrissage, utilisée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, fait partie de l'aire de manœuvre qui comprend en outre les aires destinées à la circulation des aéronefs à la surface.

L'aire de trafic est destinée l'embarquement et au débarquement des passages, de la poste et du fret, à l'avitaillement, au stationnement et à l'entretien des aéronefs.

L'aire de mouvement est constituée par l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

Article 9 : Sur le Territoire de la République de Guinée un aéronef ne peut atterrir ou décoller que sur un aérodrome régulièrement autorisé. Il ne peut en être autrement qu'en cas de force majeure ou au cours d'opérations d'assistance et sauvetage ou en vertu de dérogations spéciales, accordées par l'autorité chargée de l'aviation civile, aux hélicoptères, aérostats, dirigeables ou aérodynes à performances limitées ou pour des opérations de travail aérien. Les dérogations précisent les conditions et limitations compte tenu desquelles elles sont accordées.

Article 10 : Un aéronef effectuant un service international doit utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international. Il ne peut en être autrement qu'en cas d'urgence ou sur injonction des autorités compétentes, tout atterrissage d'urgence hors d'un aéroport international d'un aéronef effectuant un service international doit être signalé immédiatement à l'autorité administrative la plus proche.

CHAPITRE I : DE LA CREATION DES AERODROMES ET AEROPORT

SECTION I : DES CONDITIONS DE CREATION DE MISE EN SERVICE ET D'UTILISATION DES AERODROMES

Article 11 : Les conditions des création, de mise en service et d'utilisation des aérodromes aéroports sont établies par arrêté de l'autorité chargée de l'aviation civile après avis des autres autorités concernées.

SECTION 2 : DU CONTROLE DES AERODROMES

Article 12 : Les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat, représenté par l'autorité chargée de l'Aviation civile.

Un Arrêté fixe les modalités de ces contrôles et la liste des documents, notamment statistiques, dont la tenue incombe à l'exploitant et qui sont à la disposition des agents chargés des contrôles d'un libre accès sur les aérodromes ou aéroports ainsi que sur leurs dépendances.

SECTION 3 : DE LA CATEGORISATION DES AERODROMES

Article 13 : Les aérodromes se divisent en catégories les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont ceux dont les aéronefs peuvent faire usage compte tenu de leurs caractéristiques particulières et de leurs spécifications

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, principaux et secondaires, sont créés soit par l'Etat, soit par une autre personne morale de droit public conformément aux termes d'une convention conclue à cet effet avec l'Etat.

Article 14 : La création et l'extension de ces aérodromes bénéficient en cas de besoin de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire.

Article 15 : L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée par l'autorité. Chargée de l'aviation civile après enquête des services concernés.

Un aérodrome ouvert à la circulation aérienne peut à tout moment, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité faire l'objet de restrictions dans son utilisation ou être temporairement interdit.

Article 16 : Conformément à la réglementation internationale en vigueur en République de Guinée, l'autorité chargée de l'Aviation civile détermine sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les installations, aides et facilités nécessaires aux services aériens domestiques et internationaux.

SECTION 4 : DES MODALITES D'OUVERTURE D'UN AERODROME A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 17 : Lorsqu'un aérodrome ouvert à la circulation publique est créé par une collectivité territoire ou un établissement public la convention de création telle que prévue à l'article 13 fixe notamment :

- Les droits de propriété des terrains destinés à la construction des Aérodromes ;
- La conception d'ensemble et l'aménagement les infrastructures ;
- Les caractéristiques des travaux et installations ;
- Le programme d'exécution des travaux et ;
- Les pénalités de retard ;
- Les normes techniques, de sécurité et de sûreté à respecter ;
- Les modalités et financement ;
- Les d'entretien des bâtiments et installations ainsi que leurs financement ;

- Les modalités de l'exploitation, les modalités du contrôle de l'Etat ;
- La couverte de risques de l'exploitation.

Article 18 : Conformément à ses engagements internationaux, l'Etat assure, l'aménagement, de l'entretien et l'exploitation des installations et des services de contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome créé par une collective locale ou un établissement public.

En cas de mauvaise exécution de la convention l'autorité chargée de l'aviation civile peut prononcer soit la mise en régie soit la résiliation de la convention

Article 19 : Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'un classement établi en tenant compte de la nature et de l'importance de trafic et, le cas échéant des contraintes de service public ainsi que des spécifications résultant des normes internationales en vigueur.

Ces aérodromes aménagés et équipés pour satisfaire aux trafic aux quel ils sont destinés.

SECTION 5 : DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 20 : Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

Les aérodromes réservés à l'usage exclusif de l'Etat tels que, notamment les aérodromes militaires à aérodromes à usage restreint à certaines activités aériennes ou à certains mentionnés notamment à l'article 7 ci-dessous, les aérodromes à usage privé.

Article 21 : La création d'un aérodrome à usage restreint est soumise à l'autorisation préalable de l'aviation civile qui décide après étude du dossier présenté et après enquête des services techniques.

Article 22 : Les aérodromes à usage restreint peuvent servir notamment à la formation et à l'entraînement des pilotes, aux essais et au travail aérien. Ils doivent être pourvus des signaux et équipements réglementaires et sont à la charge de ceux qui en ont demandé et obtenu la création tant en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des installations qu'en ce qui concerne le personnel, les indemnités dues pour l'établissement des servitudes aéronautiques et les redevances perçues par les services de l'Aviation civile.

Article 23 : Dans les mêmes conditions, la création d'un aérodrome à usage privé peut être obtenue après des services compétents de l'aviation civile par une personne physique ou morale de droit privé et de nationalité guinéenne pour son usage personnel. L'Arrêté qui en autorise la création fixe également, dans la licence délivrée, les conditions et limites de son utilisation.

Article 24 : Les aérodromes réservés ne peuvent être crées qu'après avis favorable des services de l'aviation civile.

SECTION 6 : DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME

Article 25 : Les services de l'Aviation civile peuvent suspendre, restreindre ou retirer l'autorisation d'utilisation de l'aérodrome.

La suspension est prononcée lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques de son utilisation ou lorsque cette utilisation ne respecte pas les conditions et limites de l'autorisation.

Les restrictions à l'utilisation peuvent être décidées en cas d'utilisation abusive de l'aérodrome ou en de double remploi avec un autre aérodrome qui viendrait à être créé.

Le retrait de l'utilisation peut être décidé lorsqu'un aérodrome n'est plus utilisé par les aéronefs ou lorsqu'il apparaît dangereux pour la sécurité de la circulation aérienne ou en cas de violation répétée de la réglementation de la circulation aérienne.

Article 26 : Les décisions de restriction et de retrait ne donnent droit à aucune indemnité.

Article 27 : La création, la mise en service, la suspension, les restrictions ou le retrait d'autorisation donnent lieu à la publication d'information aéronautique conformément à la réglementation en vigueur.

CHAPITRE 3 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 28 : Afin d'assurer des aéronefs aux bords des aérodromes et aéroports, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation internationale en vigueur en République de Guinée, sont instituées des servitudes des servitudes aéronautiques.

Les servitudes aéronautiques comprennent : Les servitudes de dégagement et les servitudes de balisage.

SECTION 1 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Article 29 : Les servitudes aéronautiques de dégagement ont peut but de supprimer les obstacles dangereux pour le circulation aérienne ou susceptibles de mire aux dispositifs de sécurité existants.

Article 30 : Tout aérodrome donne lieu, après enquête d'utilité publique, à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques dégagement approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile après avis des autorités concernées. Les servitudes inscrites au plan approuvé grèvent les fonds désignés dès la publication de ce plan. Aucun travail ne peut plus être entrepris sur ces fonds sans l'autorisation préalable des services compétents de l'aviation civile.

L'autorité chargée de l'aviation civile détermine par Arrêté les spécifications techniques, conformes à la réglementation en vigueur, qui doivent servir de base à l'établissement des servitudes de dégagement.

Article 31 : Sur les fonds grevés d'une servitude de dégagement, les constructions et plantations existantes sont, le cas échéant, supprimées ou modifiées conformément au plan. Les constructions ou plantations nouvelles sont subordonnées à l'autorisation préalable des services de l'aviation civile qui s'assureront de leur conformité au plan.

Article32 : Les frais indemnités consécutifs à l'établissement des servitudes de dégagement sont à la charge des personnes publiques ou privées qui exploitent les aérodromes ou aéroports. En cas de contestation, le différend sera porté par devant le Juge.

Article 33 : Les plans approuvés des servitudes de dégagement sont portés à la connaissance du public par tout moyen approprié. Les personnes intéressées peuvent en prendre connaissance gratuitement à tout moment auprès des services de l'aviation civile.

Article 34 : Certaines installations, en raison de leur hauteur exceptionnelle, bien que situées en dehors des fonds grevés de la servitude de dégagement peuvent constituer des obstacles à la circulation aérienne. Leur construction est soumise à autorisation préalable des services de l'aviation civile qui pourront imposer une hauteur maximum et un dispositif de balisage. Le refus d'autorisation et le respect d'une hauteur maximum imposée n'ouvrent aucun droit à indemnité.

Article 35 : L'autorisation chargée de l'aviation civile en vue de la création ou de l'extension d'aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique peut, selon la procédure légale de l'exploitation pour cause d'utilité publique, réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement. Les terrains sont déclarés »par arrêté conjoint des autorités chargées de l'aviation civile et des travaux publics porté à la connaissance du public les moyens les plus appropriés.

SECTION 2 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE

Article 36 : Les servitudes aéronautiques de balisage fond obligation de pourvoir certains obstacles, naturels ou artificiels, dangereux pour la circulation aérienne de dispositifs visuels ou radio électriques signalant leur pré réglementation internationale en vigueur.

Article 37 : L'autorité chargée de l'aviation civile détermine par arrêté les obstacles susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne qui doivent faire l'objet soit d'un balisage de jour et de nuit, visuels ou radio électriques à mettre en place et peut ordonner la suppression ou la modification de dispositifs visuels servant à d'autres fins mais susceptibles de créer une confusion avec les aides visuelles destinées à la circulation aérienne.

Article 38 : Les servitudes aéronautiques de balisage autorisent l'administration de l'aviation civile à exercer à exercer le droit de passage, le droit d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations et le droit d'appui sur les murs extérieurs et toitures des immeubles.

Les frais d'installations, de fonctionnement et d'entretien des dispositifs de balisage à la charge des personnes qui ont créé les aérodromes sauf de l'exploitant ou du propriétaire de ces lignes

Article 39 : Les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire des droits de se clore, de réparer, de démolir ou de surélever. Toutefois, il ne peut exercer ces droits qu'avec l'autorisation des services de l'aviation civile.

Article 40 : Les indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées à l'amiable ou, à défaut, par le Juge.

SECTION 3 : DE LA SECURITE DES TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES ET DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 41 : A fin d'assurer la sécurité des télécommunications aéronautiques et de la circulation aérienne, l'autorité chargée de l'aviation civile peut interdire aux abords des aérodromes et aéroports, dans un périmètre qu'il lui appartient de définir, l'emploi par les particuliers d'appareils émetteurs récepteurs susceptibles d'interférer sur les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne.

TITRE II : EXPLOITATION DES AERODROMES

CHAPITRE 1 : GENERALITES

Article 42 : Les aérodromes sont exploités par des personnes morales ou physiques. Ils peuvent être exploités en régie, soit par un établissement public à caractère industriel ou commercial, soit en vertu d'un contrat de concession, soit par tout organise institué par une convention internationale.

Article 43 : Les aérodromes sont soumis au contrôle de l'Etat dans les conditions déterminées par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Article 44 : Conformément à la réglementation internationale, toutes les informations relatives aux caractéristiques et spécifications des aérodromes ouverts à la circulation aérienne, aux aides à la circulation aérienne, aux installations et équipement donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques,

Article 45 : Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint font partie du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales.

Pour assurer sécurité et la sûreté, les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'une protection spéciale visant à interdire à toute personne à tout véhicule étranger aux services de pénétrer, circuler ou stationner dans les zones réservées.

CHAPITRE 2 : DE LA GESTION DES AERODROMES

SECTION 1 : DE L'AFFECTATION PRINCIPALE ET DES AFFECTATIONS SECONDAIRES

Article 46 : L'autorité chargée de l'aviation civile désigne par Arrêté :

- L'affectataire principal responsable de l'exploitation et du commandement de l'aérodrome.

- Les affectataires secondaires autorisés à y installer et entretenir des appareils et équipements destinés à leur propre usage.

Les activités aériennes autorisées sur l'aérodrome.

Article 47 : Les aérodromes donnent lieu à une gestion technique et à une gestion commerciale.

SECTION 2 : DE LA GESTION TECHNIQUE DES AERODROMES

Article 48 : La gestion technique des aérodromes est confiée par l'autorité chargée de l'aviation civile aux organismes désignés par la réglementation en vigueur. Selon leur gestion technique, les aérodromes sont, soit des aérodromes contrôlés, soit des aérodromes non contrôlés avec ou sans personnel permanent spécialisé.

Article 49 : La gestion technique est placée sous la responsabilité d'un commandant d'aérodrome désigné en raison de ses compétences aéronautiques.

Le commandant d'aérodrome exerce son autorité sur l'ensemble des services techniques et de leurs agents. Il coordonne l'activité de ces services et veille à exécution de la réglementation en vigueur.

Article 50 : L'autorité chargée de l'aviation civile tient à jour et publie la liste des aérodromes et des organes responsables de la gestion technique,

SECTION 3 : DE LA GESTION COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE

Article 51 : La gestion commerciale et administrative est placée sous la responsabilité du directeur de l'aérodrome désigné conformément à la réglementation en vigueur.

Article 52 : Le Directeur d'aérodrome cordonne les activités commerciales et administratives. Sur les aéroports internationaux, il veille à ce que les services de gendarmerie, de police des douanes et de santé disposent des facilités nécessaires à l 'exercice de leurs mission en application de la réglementation en vigueur.

Article 53 : Le directeur d'aéroport peut, le cas échéant, conclure des contrats en vue de créer ou de gérer toutes installations commerciales ou industrielles nécessaires ou trafic aérien de passagers, de fret et de poste et à une exploitation saine et rentable de l'aéroport.

Article 54 : Le Directeur d'aéroport peut considérer certaines activités commerciales ou industrielles ou donner à bail des locaux ou emplacements situés sur l'aire de trafic.

Article 55 : Les contrats de concession sont conclus selon un cahier des charges type approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile et comportant, le cas échéant, des obligations de service public.

Les baux, conclus par écrit et pour une durée déterminée, sont conformes aux dispositions du code de commerce compte tenu, éventuellement, des dispositions légales et réglementaires applicables au permis de stationnement et aux occupations privatives et temporaires du domaine public.

Les baux et contrats de concession peuvent être conclu avec des particuliers, personnes physiques ou morales, ou avec des établissements publics à caractère industriel ou commercial.

Article 56 : Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ont un budget autonome.

Ce budget comprend en recettes les dons et legs, les subventions, les emprunts, les bénéfices résultant de l'exploitation et le produit des redevances et en dépenses les charges afférentes au fonctionnement des services et installations, aux amortissements ; et aux investissements.

Article 57 : Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et en rémunération des services qui leur sont rendus, les usagers et le public payent des redevances perçues au bénéfice de l'aérodrome ou de l'organisme qui fournit le service.

Article 58 : Conformément à la réglementation internationale en vigueur des barèmes et modalités de calcul des redevances, les réductions et exemptions sont fixées par arrêté conjoint de l'autorité chargée de l'aviation civile et de celle des finances.

Article 59 : Les redevances sont dues seul fait de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillage. Elles se répartissent en redevances

SECTION 4 : DES REDEVANCES AERONAUTIQUES

Article 60 : Les redevances aéronautiques, fixées sans, discrimination tenant à la nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et sont recouvrées dans les conditions prévues par l'autorité chargée de l'Aviation civile.

Les redevances aéronautiques sont constituées, notamment par :

- La redevance d'atterrissage qui peut varier en fonction de la masse maximum décollage (M.M.D./M.T.O) de l'aéronef et en fonction du caractère domestique ou international du vol. peuvent être exonérés de cette redevance les vols d'essais, les vols à des fins humanitaires, les vols en situation de détresse ou d'urgence, les vols effectués par des aéronefs d'état à l'occasion de voyages officiels. La redevance d'atterrissage peut être majorée de la trafic ou pour nuisances phoniques ;
- Les redevances pour l'utilisation des dispositifs et des services d'assistances à la circulation aérienne sur l'aéroport autres que les redevances de route ;

Article 61 : La nature et les montants de ces redevances sont publiés et communiqués à l'O.A.C.I.

Article 62 : En cas de non-paiement des redevances aéronautiques par l'exploitant, l'aéronef pourra faire l'objet d'une masure administrative de rétention sur l'aérodrome dans les conditions fixées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

SECTION 5 : DES REDEVANCES EXTRA AERONAUTIQUES

Article 63 : Les redevances extra aéronautiques dues par les autres usages des aérodromes sont recouvrées dans les conditions fixées par les autorités compétentes.

Elles sont constituées, notamment, par : les redevances domaniales dues en raison de l'occupation des terrains, locaux emplacements réservés et pour l'utilisation de banques, comptoirs et appareils destinés au traitement des passagers, des bagages et du fret ;

- Les redevances commerciales pour la distribution des carburants et lubrifiants et, lorsqu'elles ne sont pas exploitées en régie, pour l'exercice des activités commerciales concédées ou données à bail ; les redevances diverses dues en rémunération des prestations fournies par l'exploitant de l'aérodrome telles que, entretien, nettoyage, commodités, eau, électricité, téléphone et télécommunications ou pour l'accès du public et le stationnement des véhicules ou pour l'accès du public) certaines zones comme mes terrasse, par exemple ;

- Les redevances dues en rémunération des prestations fournies par les services de l'aviation civile aux usagers des aéroports et au public et dont la liste est établie par Arrêté de l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 64 : Lorsqu'elles sont recouvrées profit d'une collectivité territoire ou d'un établissement public, les redevances extra aéronautiques sont perçues par un comptable public.

Article 65 : A la différence des redevances, les taxes ne correspondent pas à la rémunération d'un service rendu et personnalisé. Elles ont une nature fiscale. Elles doivent donc être créés par une Loi, notamment, en matière de sécurité et de sûreté.

Article 66 : Les montants des taxes et redevances aéronautiques sont déterminés par décret sur proposition conjointe des ministres chargés des finances et de l'Aviation civile. Les montants de redevances extra- aéronautique sont déterminés par Arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

CHAPITRE 3 : DE LA POLICE ET DE RESPONSABILITES SUR LES AERODROMES

SECTION I : DES POUVOIRS DE POLICE

L'Autorité chargée de l'Aviation civile autorise l'admission en République de Guinée des entreprises étrangères exploitant des services aériens internationaux.

Article 67 : Les pouvoirs des polices ont pour objet d'assurer l'ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité sur l'ensemble des aéroports et aérodromes.

Les pouvoirs de police sont exercés, notamment, par des agents verbalisateurs agréés de l'Armé, de la police, de la Gendarmerie, des douanes, des services de santé et des aérodromes désignés par les autorités chargées de ces différents services selon la réglementation en vigueur.

Les pouvoirs de police assurent la prévention et la répression des infractions à la réglementation en vigueur. La surveillance et la prévention relèvent de la Police Administrative. La répression relève de la Police Judiciaire.

Article 68 : Les agents verbalisateurs agréés sont à la fois chargés de la prévention et de la répression. Leurs procès-verbaux font loi jusqu'à preuve du contraire et sont transmis, si besoin est, aux autorités juridictionnelles compétences pour engager les poursuites

Article 69 : Les mesures d'exécution du présent article doivent prendre en compte la nécessité de prévenir et réprimer les actes illicites de violence dirigés contre l'Aviation civile dans les aéroports et définis par les Conventions internationales en vigueur.

Article 70 : Les pouvoirs de police destinés à assurer l'ordre et la tranquillité publics ont pour objet de prévenir, faire cesser et réprimer les infractions du public et des usagers de l'aéroport à la réglementation concernant notamment :

- La circulation et la stationnement dans les zones publiques des personnes, des animaux et des véhicules de toute nature tant à l'intérieur des locaux aéroportuaires qu'à l'extérieur

- La circulation et le stationnement dans les zones réservées des usagers de L'aéroport tels que les passagers à l'arrivée, au départ ou en transit, les personnels affectés aux services aéroportuaires ou aux activités, commerciales ainsi que leurs véhicules et engins de toutes nature ;

- L'utilisation correcte par le public et les usagers de l'aéroport des commodités et facilités aménagées à leur intention.

SECTION 2 : DE LA PREVENTION DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Article 71 : Les pouvoirs de police destinés à assurer la sûreté ont pour objet de prévenir et de réprimer toute menace, toute tentative ou tout acte illicite de violence délibérée sur un aéroport soit contre les personnes, soit contre les installations et service de la circulation aérienne, soit contre un aéronef civil en service ou en stationnement sur l'aéroport.

Article 72 : Aux fins du présent article et conformément à la réglementation, un aéronef civil est réputé »depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures suivant tout atterrissage.

Article 73 : A l'initiative de l'autorité chargée de l'Aviation civile est établi un programme national de sûreté dont la mise en œuvre et le contrôle relèvent de la compétence du comité national de sûreté. Le programme national de sûreté comprend un programme aéroport et un programme exploitant.

Le programme de sûreté aéroport mis en application par le Comité de sûreté de l'aéroport a pour objet :

- De veiller sur les aéroports internationaux au déploiement d'agents formés et habilités intervenir en cas de tentative ou d'acte de violence délibérée ;
- De pouvoir à l'organisation des zones publiques et des zones réservées de manière à prévenir toute tentative ou tout acte illicite de violence délibérée dans l'emprise aéroportuaire ;
- De prendre les mesures d'inspection et de filtrage destinées à empêcher l'introduction, le transport et l'usage d'armes ou autres engins dangereux à l'intérieur des aéroports et des aéronefs ;

- D'effectuer avec les appareils appropriés les contrôles de sûreté sur les personnes et les marchandises ;

- De s'assurer, par tous les moyens, que seules les personnes, circulant à pied ou à bord de véhicules de service, munies d'un titre spécial puissent avoir accès aux zones réservées ou aux zones interdites au public et aux usagers d'autres services ;
- De coordonner l'action de tous les services de l'aéroport en vue de la prévention et de la répression ;
- D'élaborer un plan d'urgence immédiatement mis en œuvre en cas d'atteinte à la sûreté perpétrée sur l'aéroport.

Article 74 : Le programme de sûreté exploitant, mis en application par les préposés des exploitant sous le contrôle du comité de sûreté, a notamment pour objet :

- D'exiger des exploitant des services aériens internationaux, le respect des pratiques et des procédures conformes aux normes et au programme national des sûretés pour l'enregistrement des passagers, des bagages et du fret, pour l'accès à bord des aéronefs et le chargement en soute ;

- D'exiger de l'exploitant ou de ses préposés, le respect des procédures pratiques réglementaires en matière de sûreté ;

- D'informer le commandant de bord lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef par suite de mesures de contrainte administratives ou judiciaires, ou lorsque le comportement de certains passagers paraît anormal.

Article 75 : En matière de sûreté, la Guinée coopère avec les Etats et notamment ceux avec les quels elle a conclu accords aériens. Elle collabore également avec les organismes internationaux concernés et communique à l'O.A.C.I. toute information relative à une tentative ou à un acte illicite de violence délibérée qui viendrait à être perpétré sur l'un de ses aéroports.

SECTION 3 : DE LA POLICE CHARGEE DE LA SECURITE DES AEROPORTS

Article 76 : Les pouvoirs de Police destinés à assurer la sécurité sur les aéroports doivent prévenir faire cesser tout danger menaçant les personnes et les biens et intervenir lors de tout accident causé aux personnes ou aux biens.

Article 77 : La Police de la sécurité a, notamment, pour objet d'assurer la garde et la conservation en parfait état d'utilisation :

- De l'ensemble du domaine public aéroportuaire ;
- Des aéronefs en stationnement ou à l'abri ;
- Des installations servant à la circulation aérienne ;

- Des véhicules, matériels et outillages aéroportuaires ;
- Des carburants et lubrifiant stockés sur l'aéroport.

Article 78 : La Police de la sécurité a également pour objet :

- D'assurer la protection des personnes dans les zones auxquelles le public et les usagers ont accès ;
- D'assurer la protection des biens usagers et des usagers de l'aéroport en collaborant, le cas échéant, avec les services de santé ou des douanes auxquels elle peut être appelée à prêter main forte ;
- D'assurer la répression en dressant procès-verbal ;
- Des dégradations et dommages de toute nature commis à encontre du domaine public, immobilier, ou à l'encontre des biens mobiliers appartenant aux exploitants, aux usagers et au public ;
- Des contraventions, délits ou crimes commis contre les biens ou les personnes conformément au Code pénal ;
- De la violation de la réglementation relative à l'accès aux zones réservées ou interdites sans titre spécial ;
- De la divagation des animaux ;
- De l'exécution d'ouvrages ou de travaux susceptibles de gêner ou porter atteinte à l'exploitation des services aéroportuaires et aéronautiques ;
- De constater des dommages résultant d'une collision sur l'aire de trafic de l'aéroport ;
- De participer avec les services spécialisés de l'aéroport à la lutte contre les incendies ;
- De participer en cas d'accident survenu sur l'aéroport aux opérations de secours et de sauvetage en veillant à la conservation des preuves et des indices ;
- De faire, procéder à l'enlèvement de tout aéronef ou autre véhicule encombrant l'aira de trafic.

SECTION 4 : DES POUVOIRS DE POLICE DESTINES A ASSURER LA SALUBRITE

Article 79 : Les pouvoirs de Police destinés à assurer la salubrité sur les aéroports ont pour objet notamment :

- De veiller à l'application des lois et règlements visant protéger la santé des personnes et des animaux des maladies contagieuses ;
- De contrôler l'importation et l'exportation des substances et produits dangereux pour la santé dont la liste est établie par l'autorité chargée de la santé.
- De faire appliquer les procédures de quarantaine prévues par la réglementation,
- De veiller l'entretien conformément à la réglementation des locaux mis à la disposition du public et des usagers ou destinées à la réception et à la conservation des denrées périssables ainsi qu'à l'entretien et à la désinfection des matériels et véhicules de manutention et de transport.

Article 80 : Les pouvoirs de Police en matière de salubrité sont exercés par les agents agréés des services de santé, des services des douanes et des Services de la Police et de la Gendarmerie.

Article 81 : En cas d'atteinte à la sûreté ou en cas d'atteinte grave à la sécurité ou à la salubrité, le plan d'urgence est mis en vigueur sur la proposition du comité de sûreté d'aéroport.

SECTION 5 : DES INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION DES SERVITUDES AERONAUTIQUES.

Article 82 : Les infractions à la réglementation des servitudes aéronautiques et au plan de dégagement constatées par procès-verbaux relèvent de la compétence des tribunaux de droit commun.

Article 83 : L'autorité chargée de l'aviation civile saisit les tribunaux compétents lorsque les propriétaires ne procèdent pas dans les délais impartis à l'enlèvement ou à la modification des ouvrages frappés de servitudes ou à leur balisage. Les tribunaux peuvent prononcer des condamnations sous astreinte par jour de retard pour la mise en conformité des ouvrages. Si à l'issue des délais fixés par le juge le propriétaire, de modification ou de balisage sont exécutés d'office et aux frais du propriétaire à l'initiative des Services compétents de l'Aviation civile.

Article 84 : L'auteur d'un acte de violence délibéré entraîner des blessures ou la mort commet un délit un crime contre la sûreté de l'aviation est passible des peines prévues par le code pénal conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Article 85 : L'auteur d'un acte de violence délibéré de nature à détruire ou endommager gravement les installations d'un aéroport ou les aéronefs qui s'y trouvent ou qu'il a pour effet d'interrompre des services de l'aéroport commet une infraction pénale contre la sûreté et est passible des peines prévues par le Code pénal conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Article 86 : Lorsque l'acte de violence délibéré a été commis par un groupe de personnes, chaque membre du groupe est considéré comme co-auteur de l'infraction pénale.

Si les agents préposés à la garde et à la protection des aéroports et de leurs installations font l'objet d'un attaque ou d'une résistance avec violence et voies de fait dans l'exercice de leurs fonctions les peines applicables sont celles prévues par le Code pénal en cas de rébellion.

Article 87 : Quiconque met en danger la sécurité des installations aéroportuaires ou des aéronefs sur un aéroport est passible d'une amende sans préjudice des responsabilités encourues pour la réparation des dommages causés.

Article 88 : Le propriétaire des animaux divagants dans l'aéroport est passible d'une amende préjudice des responsabilités encoures pour les dommages causés. En cas de danger les forces de police, à la demande des services de l'aviation civile, sont fondés à faire cesser par tous les moyens la divagation des animaux.

Quiconque commet délibérément une infraction à la réglementation de l'accès aux zones réservées ou interdites est passible d'une amende.

SECTION 6 : DE LA RESPONSABILITE CIVILE DES EXPLOITATANTS ET DES USAGERS DES AEROPORTS

Article 89 : L'exploitant d'un aéroport est responsable des dommages résultant du non fonctionnement ou du mauvais fonctionnement des installations aéroportuaires.
Il est également responsable des dommages résultant du défaut d'entretien ou du mauvais entretien de ces installations.

Article 90 : Lorsque l'exploitant est une personne morale de droit public cette responsabilité existe de plein droit à l'égard des tiers. A l'égard des usagers.

De l'aéroport cette responsabilité n'existe qu'en cas de faute dont il appartient à la victime de faire la preuve et dont le degré de gravité, de nature à engager la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport, varie avec la nature du service en cause.

Article 91 : La responsabilité des usagers de l'aéroport est celle droit commun appréciés selon les dispositions du code civil à l'exclusion de cette du transporteur aérien, à l'occasion des opérations d'embarquement et de débarquement qui est régie par les dispositions de la convention de Varsovie de 1929 amendée par le protocole de la Haye de 1955 auquel la République de Guinée est partie.

Article 92 : Indépendamment des sanctions pénales et amendes prononcées à leur encontre, les usagers et le public responsables des dommages causés, mêmes involontairement, aux autres usagers, au public et à l'exploitant de l'aéroport selon les termes du droit commun.

DEUXIEME PARTIE : DES AERONEES

DU STATUT DES AERONEES

TITRE PREMIER : DU STATUT DES AERONEFS

Article 93 : Le statut des aéronefs est régi par les dispositions du présent code et les mesures d'application conformes aux conventions internationales en vigueur.

CHAPITRE PREMIER : DEFINITIONS

Article 94 : L'aéronef est un aérostat ou un aérodyne, entraîné ou non par un organe moteur, pouvant se soutenir d'arts l'atmosphère grâce à des réaction de l'air autres que les réaction de l'air sur la surface de la terre

L'aérostat est un aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'atmosphère.

L'aérodyne est un aéronef dont la sustentation en vol est due principalement à des forces aérodynamiques

Le terme « aéronef » doit être entendu comme comprenant tous les éléments formant structure, tels que cellule, moteurs, hélices, tous les appareils et équipements nécessaires à son exploitation en vol ainsi que les pièces de rechange, qu'elles fassent corps avec l'aéronef ou en soient momentanément séparées.

Article 95 : A l'exception de celles qui sont relatives à la responsabilité à l'égard des tiers et à la circulation aérienne, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux aéronefs civils sans pilote et aux aéronefs d'état les aéronefs d'état sont des aéronefs affectés, de manière permanente ou temporaire, aux services publics de la défense nationale, de la douane de la police.

CHAPITRE 2 : DU REGIME JURIDIQUE DE L'AERONEF

Article 96 : Un aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien guinéen que s'il est immatriculé.

Un aéronef immatriculé en Guinée possède la nationalité guinéenne.

Un aéronef ne peut être immatriculé valablement en Guinée et dans un autre Etat simultanément.

L'immatriculation d'un aéronef peut être transféré de la Guinée à un autre Etat ou d'un autre Etat à la Guinée. Un aéronef immatriculé en Guinée perd la nationalité guinéenne en cas de transfert d'immatriculation dans un autre Etat.

Toutefois, lorsqu'un aéronef immatriculé en Guinée est exploité temporairement dans un autre Etat, membre de l'O.A.C.I. , la Guinée peut transférer à cet autre Etat avec son

accord, tout ou partie des obligations internationales qui incombent à l'Etat d'immatriculation à l'égard d'un aéronef. Ce transfert dégage l'Etat d'immatriculation de tout ou partie de ses obligations et produit effet à l'égard des Etats membres de l'O.A.C.I. s'il a été enregistré et publié par le conseil ou directement notifié aux Etats membres intéressés.

Article 97 : L'aéronef est un bien meuble soumis aux règles spéciales énoncées dans le présent code conformément aux conventions internationales, en vigueur.

Article 98 : Les aéronefs ayant un aérodrome d'attache en Guinée et appartenant à des personnes physiques ou morales de nationalité guinéenne doivent être immatriculés en Guinée.

Article 99 : Un aéronef immatriculé en Guinée et devenu pirate conserve la nationalité guinéenne. Il en est de même lorsqu'un tel aéronef se livre, ou que ce soit, à des activités illicites ou lorsqu'il est soustrait par la force à son exploitant légitime ou à ses préposés.

Article 100 : Les Services de l'aviation civile fournissent, sur demande, à l'O.A.C.I. Les renseignements sur la propriété, le contrôle et l'immatriculation des aéronefs immatriculés en Guinée.

SECTION 1 : DE LA LOI APPLICABLE A BORD D'UN AERONEF ET DE LA COMPETENCE DES TRIBUNAUX

Article 101 : La Loi applicable à bord d'un aéronef en vol immatriculé en Guinée est la Loi guinéenne à moins qu'il n'en disposé autrement conformément aux Conventions internationales en vigueur.

Article 102 : Les Tribunaux guinéens sont compétents :

- En cas de crime ou délit commis hors du Territoire guinéen à l'encontre d'un aéronef immatriculé en Guinée ;

- En cas de crime ou délit commis à bord à l'encontre d'un aéronef étranger lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité guinéenne ou lorsque l'aéronef atterrit en Guinée après le crime ou le délit ;

- En cas de détournement d'aéronef ou d'actes de violence hors que les auteurs et leurs complices se trouvent sur le territoire Guinée ;

- En cas d'infraction commise à l'encontre d'un aéronef étranger et définie par la convention de Montréal du 23 septembre 1971 sur la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile.

SECTION 2 : DU REGISTRE D'IMMATRICULATION

Article 103 : Un registre d'immatriculation est ouvert et tenu à jour sous la responsabilité de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Article 104 : Le registre d'immatriculation comporte un registre de dépôt pour l'enregistrement et le classement des pièces produites et un registre d'immatriculation destiné aux inscriptions légales et réglementaires.

Le registre d'immatriculation est public. Toute personne, en acquittant les redevances prévues, peut en obtenir des copies ou extraits certifiés conformes les inscriptions portées au registre font foi et valent titre.

SECTION 3 : DES ACTES DONNANT LIEU A INSCRIPTION

Article 105 : Doivent donner lieu à inscription sur le registre d'immatriculation pour produire effet à l'égard des tiers selon la loi guinéenne les actes suivants :

- Immatriculation et radiation ;
- Mutation de propriété ;
- Modification des caractéristiques initiales ;
- Contrats de location, d'affrètement, leasing et crédit-bail ;
- Constitution et mainlevée d'hypothèques et autres droits réels ;
- Saisie et mainlevée.

Ces inscriptions donnent effectuées à la demande du ou des propriétaires ou à celle du ou des créanciers.

Article 106 : Les inscriptions sur le registre d'immatriculation doivent mentionner :

- La date d'immatriculation ;
- Les marques de nationalité et d'immatriculation ;
- Le numéro d'inscription ;
- Les caractéristiques de l'aéronef telles que le nom du constructeur, la catégorie de l'aéronef, le type, la série et le numéro dans la série ;
- Les nom, prénoms, nationalité, adresse du ou des propriétaires ;
- L'aérodrome d'attache de l'appareil ;
- Le type et les numéros du ou des moteurs.

SECTION 4 : DES DELAIS ET DES FORMES D'IMMATRICULATION

Article 107 : L'immatriculation est effectuée à la demande écrite du ou des propriétaires adressée au service compétent de l'aviation civile dans les délais et formes prévus.

Article 108 : La demande d'immatriculation donne lieu à la production des pièces suivantes :

- Acte établissant le titre de propriété ;
- Document établissant la nationalité guinéenne du ou des propriétaires ou, si le ou les propriétaires sont étrangers, une attestation de domicile en Guinée et une déclaration indiquant l'aérodrome d'attache en Guinée ;
- Un certificat de radiation ou une déclaration sur l'honneur attestant que l'aéronef n 'est pas immatriculé dans un autre état ;
- Documents établissant les caractéristiques de l'aéronef ;
- Copie certifiée conforme du certificat de navigabilité en cours de validité ;
- Certificat et pièces justifiant l'accomplissement des formalités douanières et fiscales lorsque l'aéronef n'en est pas exempté ;
- Attestation d'assurance couvant les dommages aux tiers, en vol et à la surface, et, le cas échéant, les passagers et le fret transportés.

SECTION 5 : DES MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION

Article 109 : Le Service compétent de l'Aviation civile affecte aux aéronefs inscrits sur le registre d'immatriculation des marques de nationalité et d'immatriculation.

L'aéronef inscrit doit, sous peine des sanctions prévues, porter les marques qui lui ont été attribuées.

Article 110 : La marque de nationalité est constituée des lettres 3x. la marque d'immatriculation, séparée de la précédente par un tiret, est constituée de trois lettres.

L'emplacement des marques, leurs dimensions et les caractères à utiliser sont fixés par Arrêté pour chaque catégorie d'aérostat ou d'aérodyne.

Article 111 : L'inscription au registre d'immatriculation fixe l'identité de l'aéronef, attestée par la plaque d'identité et le Certificat d'immatriculation. La plaque d'identité, faite de toute matière à l'épreuve du feu, comporte au moins les marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les autres inscriptions décidées par l'autorité chargée de l'Aviation civile. Le Certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire par le Service compétent de l'aviation civile et reproduit les autres mentions prévues à l'article 106.

L'établissement du Certificat d'immatriculation et les copies des documents et pièces du registre d'inscription donnent lieu au paiement des redevances fixées par l'autorité chargée de l'Aviation civile.

SECTION 6 : DES MARQUES PROVISOIRES

Article 112 : L'autorité chargée de l'Aviation civile peut décider d'affecter des marques provisoires aux aéronefs en instance d'immatriculation pendant un délai maximum de six mois.

Les aéronefs concernés pourront effectuer des vols avec des laissez –passer indiquant les conditions exceptionnelles de leur utilisation.

L'autorité chargée de l'Aviation civile peut, selon des modalités qu'il lui appartient de définir, prononcer la suspension d'immatriculation d'un aéronef qui n'est grevé d'aucune hypothèque ou autre privilège et qui, en exécution d'un accord international, doit être temporairement immatriculé dans un autre Etat.

SECTION 7 : DE LA RADIATION D'UN AERONEF

Article 113 : Un aéronef peut être radié du registre d'immatriculation.

La radiation, subordonnée à la mainlevée préalable des hypothèques, et autres droits réels inscrits sur le registre d'immatriculation, est effectuée, soit à la demande écrit du ou des propriétaires, soit d'office par l'autorité chargée de l'Aviation civile dans les cas de disparition ou de destruction de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ou lorsque le ou les propriétaires ne remplissent plus les conditions nécessaires à l'immatriculation de l'aéronef en Guinée.

Un aéronef immatriculé dans un autre Etat ne peut être inscrit sur le registre guinéen d'immatriculation que sur justification de la radiation de son inscription.

Article 114 : L'inscription au registre d'immatriculation des actes ou des jugements relatifs à la constitution de droits réels autre que l'hypothèque et aux mutations de propriété est effectuée à la demande écrite des créanciers dans les formes prévues par la réglementation.

La demande doit indiquer la date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise ainsi que les mentions prévues l'article 106 du présent Code.

En cas de cession de propriété de l'aéronef, constatée par écrit, l'ancien propriétaire doit renvoyer le certificat d'immatriculation au service compétent de l'aviation civile qui lui délivre un récépissé.
Le ou les nouveaux propriétaires disposent d'un délai de trois mois à dater de la cession pour procéder à la demande d'inscription.

Article 115 : Toute modification apportée aux caractéristiques d'un aéronef l'inscrit sur le registre d'immatriculation et mentionnée sur le Certificat de navigabilité doit être notifiée au Service compétent de l'aviation civile qui l'inscrit sur le registre, annule l'ancien certificat d'immatriculation et en établit un nouveau.

SECTION 8 : DU CONTRAT DE LOCATION OU D'AFFRETMENT D'UN AERONEF

Article 116 : Le contrat de location ou d'affrètement d'un aéronef est inscrit au registre d'immatriculation à la demande écrite du propriétaire. La demande doit indiquer les nom, prénom, nationalité, adresse du preneur, la date du contrat et sa durée, les caractéristiques de l'aéronef et l'aérodrome d'attache.

La radiation de cette inscription a lieu dans les conditions fixées à l'article 113 du présent Code.

SECTION 9 : DE L'HYPOTHEQUE D'UN AERONEF

Article 117 : Un aéronef peut être hypothèque, à peine de nullité, que par convention écrite, de même que ses pièces de rechange inventoriées et individualisées.

L'hypothèque, constituée par acte authentique ou sous seing privé, peut grever tout ou partie individualisée de la flotte appartenant à un même propriétaire.

Article 118 : L'inscription d'une hypothèque sur le registre d'immatriculation cesse de produire effet à l'expiration d'un délai de dix ans faute d'avoir été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article 119 : Toute modification ou radiation de l'hypothèque résultant d'une convention écrite des parties ou d'un jugement ayant autorité de la chose jugée doit être inscrite sur le registre d'immatriculation.

Son seules privilégiées, par préférence aux hypothèques, les créances sur aéronef ou sur indemnités d'assurance concernant dans l'ordre : les frais de Justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef ou de ses pièces de rechange et à la distribution du prix, les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ; les frais indispensables engagés pour sa conservation ; les rémunération du personnel naviguant ; les redevances aéronautiques.

Article 120 : L'inscription sur le registre d'immatriculation d'une hypothèque sur aéronef est effectuée par le service compétent de l'aviation civile à la demande écrite du créancier. Cette demande, accompagnée de l'original du titre constitutif de l'hypothèque, indique :

- Les noms, prénoms, professions, domiciles et nationalités du créancier et du débiteur ;
- La date et la nature du titre ;
- Les montants de la créance fixée par le titre ;

- Les clauses relatives aux intérêts et remboursements ;
- Les caractéristiques et les marques de l'aéronef ;
- Le domicile élu par le créancier.

Article 121 : Le Service compétent de l'Aviation civile établit un Certificat d'inscription de l'hypothèque. Ce Service délivre à tous ceux qui le demandent l'état des inscriptions effectuées moyennant le paiement des redevances fixées

SECTION 10 : DE LA SAISIE D'UN AERONEF

Article 122 : Après avis de l'autorité chargée de l'Aviation civile, il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification au propriétaire ou à son domicile déclaré d'un commandement de payer et avec l'autorisation du juge du lieu ou l'aéronef a atterri.

Article 123 : Les aéronefs de nationalité guinéenne et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers entrés régulièrement en Guinée et affectés à des transports publics internationaux sont exempts de saisie, mêmes en cas de contestation des droits afférents à tout brevet.

Toutefois, l'autorité chargée de l'Aviation civile peut décider la rétention de tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction aux règles de la circulation aérienne passible d'une telle sanction ou en cas de dommage causé à la surface par l'aéronef.

Article 124 : En cas de procès-verbal de saisie doit donner lieu à l'inscription sur le registre d'immatriculation dans le délai fixé par le Juge.

Le Juge doit donner main levée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance qui, en cas de contestation, égal qu'il a fixé.

Article 125 : La procédure de vente forcée d'un aéronef est déterminée par la réglementation en vigueur conformément à la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs.

Article 126 : En cas de saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention de Genève du 19 juin 1948 aucune vente forcée peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou s'ils ne sont pris en charge par l'acquéreur.

Article 127 : Lorsqu'elle a lieu, la vente forcée transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article 128 : Hormis le cas de vente forcée aucun transfert d'immatriculation ne peut être effectué sans main levée préalable des droits inscrits ou sans le consentement exprès de leurs titulaires.

TITRE II : DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 129 : La République de Guinée a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son Territoire.

Le Territoire comprend les eaux territoriales. Sous réserve du respect de la Réglementation en vigueur, les aéronefs immatriculés en Guinée peuvent circuler librement au-dessus du Territoire guinéen.

Article 130 : Les aéronefs immatriculés dans un autre Etat ont, sous réserve de réciprocité, le droit de traverser, sans y atterrir et en suivant la route qui pourra être désignée, le Territoire guinéen.

Ils sont également, sous réserve de réciprocité, autorisés à atterrir pour des raisons non commerciales, sur les aéroports désignés.

Article 131 : Tout aéronef survolant le territoire guinée ou y manœuvrant doit se conformer aux Lois et Règlements en vigueur et, notamment, aux règles de l'air et à celles qui concernent l'entrée ou la sortie du Territoire, la prévention de la propagation des maladies ou les redevances aéronautiques.

Article 132 : Aucun aéronef d'Etat ne peut survoler le territoire guinée on y atterrir si ce n'est en vertu d'une autorisation spéciale préalable des services de l'aviation civile.
Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien, la Guinée, en cas d'interception, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

CHAPITRE PREMIER : DES REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE

SECTION 1 : DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 133 : La circulation aérienne comprend :

La circulation aérienne générale placée sous la contrôle de l'autorité chargée de l'Aviation civile et constituée des mouvements des aéronefs civils et de aéronefs militaires quand ils utilisent l'espace aérien réservé aux aéronefs civils ;

La circulation opérationnelle militaire, placée sous le contrôle de l'autorité chargée de la Défense Nationale dont la réglementation particulière s'efforce de ne pas gêner sans nécessité la circulation aérienne générale.

Article 134 : Les aéronefs participant à la circulation aérienne générale exercent, soit des activités de transport public aérien, soit des activités de travail aérien soit des activités de service privé aérien. Toutefois, les dirigeables peuvent exercer simultanément des activités de transport public et de travail aérien.

Article 135 : La Réglementation nationale est destinée à faciliter autant que possible la circulation aérienne générale conformément aux normes et procédures internationales.

SECTION 2 : DES CONDITIONS D'UTILISATION D'UN AERONEF POUR LA CIRCULATION AERIENNE

Article 136 : Un aéronef en Guinée ne peut être utilisé pour la circulation aérienne générale que s'il est muni des documents de bord suivants :

- Certificat d'immatriculation et plaque d'identité ;
- Certificat de navigabilité ou laissez-passer en état de validité ;
- Fiche d'entretien ;
- Certificat individuel de nuisances et émissions avec indicator du type et des numéros des moteurs ;
- Manuel d'exploitation ;
- Carnet de route ;
- Plan de vol ;
- Licences appropriées et en état de validité des membres du personnel naviguant technique.

Le cas échéant, font partie des documents de bord :

- La licence de la station radio de bord si aéronef est muni d'appareils radioélectriques ;
- La liste nominative des passagers (P.O.B.) et les lieux d'embarquement et de destination ;

- Les lettres de transport aérien (L.T.A.) et le manifeste si l'aéronef transporte du fret.

SECTION 3 : DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

Article 137 : L'aptitude au vol et à la circulation d'un aéronef en exploitation doit être constatée par la présence à bord d'un Certificat de navigabilité (C.D.N.) ou d'un laissez délivré par l'Etat d'immatriculation et en état de validité.

Le Certificat de type, délivré par l'autorité chargée de l'Aviation civile permet d'attribuer un certificat de navigabilité individuel.

Article 138 : Le Certificat de navigabilité normal exigé pour la circulation aérienne comporte les mentions suivantes :

- Marques de nationalité et d'immatriculation ;
- Constructeur et désignation constructeur de l'aéronef ;
- Numéro de série ;
- Catégorie ;
- Date de délivrance et signature avec références à la convention de Chicago et au présent Code ;
- Date d'expiration ;
- Visas périodiques ou attestation de vérification permanente d'entretien ;
- Limites d'emploi.

Article 139 : Les mentions du C.D.N. s'imposent à tout exploitant de l'aéronef.

Article 140 : Un Certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S.) peut être délivré par l'autorité chargée de l'Aviation civile, avec toutes restrictions utiles, à un aéronef qui, sans être, intégralement conforme à la Réglementation en vigueur, satisfait à des conditions de sécurité d'un niveau au moins équivalent aux normes minimales de navigabilité admises.

L'autorité chargée de l'Aviation civile peut délivrer un laissez-passer provisoire à un aéronef sous réserve de restriction imposées à son utilisation, notamment dans l'intérêt de la sécurité des tiers.

Article 141 : Le C.D.S. et le laissez provisoire ne peuvent pas être délivrés aux aéronefs de transport public aérien.

SECTION 4 : DU CONTROLE DE NAVIGABILITE

Article 142 : Les Certificats de navigabilité et les laissez-passer des aéronefs construits ou immatriculés en Guinée sont délivrés et renouvelés par l'autorité chargée de l'Aviation civile après contrôle de leur navigabilité.

Le contrôle de navigabilité, effectué sur la base des normes de navigabilité exigées pour chaque type d'aéronef, donne lieu à un transport établi par l'organisme spécialement agrée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Le Certificat de navigation est complété par les documents, établis ou approuvés par l'organisme agréé de contrôle, précisant les caractéristiques, les limites d'utilisation des aéronefs et tous renseignements utiles.

Article 143 : La nature, l'importance, la fréquence et les conditions des contrôles de navigabilité sont fixées par l'autorité chargée de l'Aviation civile pour chaque catégorie et type d'aéronef conformément aux normes de sécurité en vigueur.

Article 144 : Les Certificats de navigabilité et les laissez-passer sont délivrés et renouvelés à la demande et aux frais du constructeur, du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation civile.

SECTION 5 : DE LA VALIDITE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

Article 145 : La Guinée reconnaît la validité des C.D.N. délivrés à l'étranger dans des conditions au moins équivalentes aux normes par l'O.A.C.I.

Article 146 : Après la délivrance ou son renouvellement, un Certificat de navigabilité ne demeure en état de validité, attesté par la lettre V, que si l'aéronef utilisé et entretenu dans les conditions prévues, n'a fait l'objet d'aucune modification non approuvée.

Article 147 : La durée de validité des C.D.N. et des laissez-passer provisoires est fixée par l'autorité chargée de l'aviation civile pour chaque type d'aéronef.

Article 148 : Les C.D.N. et les laissez-passer sont retirés lorsque l'aéronef est détruit, définitivement inapte au vol radié du registre d'immatriculation.

SECTION 6 : DE LA SUSPENSION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE ET LAISSEZ-PASSER

Article 149 : Les C.D.N. et les laissez-passer sont suspendus lorsque :

- L'organisme agréé de contrôle de navigabilité estime que l'aéronef ne satisfait plus à la réglementation en vigueur ou qu'il présente des dangers non prévus par cette réglementation ;
- L'aéronef a été employé dans des conditions non conformes à celles indiquées par le C.D.N. ;
- L'un des éléments intéressant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave ;

- L'aéronef a fait l'objet d'une modification non approuvée ou n'a pas fait l'objet d'une modification obligatoire ;
- L'aéronef n'est pas entretenu d'une manière conforme au manuel d'entretien.

Article 150 : Lorsque la construction ou le montage d'un aéronef a lieu en Guinée, le constructeur doit en aviser les Services de l'Aviation civile et leur fournir tous documents, plans et dessins jugés nécessaires.

Il doit effectuer les essais exigés et faire procéder aux contrôles prévus à peine du refus du certificat de navigabilité ou du laissez-passer.

Article 151 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile pourra décider la rétention de tout aéronef dont le Certificat de navigabilité en état de validité ne pourra être produit ou dont les marques ne correspondant pas à celles mentionnées sur les Certificats d'immatriculation et de navigabilité.

SECTION 7 : DE L'ETAT DE NAVIGABILITE DES AERONEFS

Article 152 : Lorsqu'un immatriculé en Guinée subit une avarie, il doit faire l'objet, après réparation, d'un contrôle pour vérification de son aptitude au vol conformément à la Réglementation en vigueur.

Article 153 : Lorsqu'un aéronef immatriculé à l'étranger subit en Guinée une avarie de nature à compromettre sa sécurité de vol, l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut l'interdire de vol jusqu'à sa remise en état.

Cette interdiction de vol est immédiatement signifiée au Commandant de bord, à l'exploitant et aux services de l'Etat d'immatriculation.

Article 154 : Si la remise en état ne peut être effectuée sur place et si la nature de l'avarie le permet, les Services de l'Aviation civile peuvent autoriser le convoyage à vide l'aéronef au lieu de la réparation après avoir pris toutes mesures utiles pour garantir la sécurité des tiers.

SECTION 8 : DES CONDITIONS D'EXPLOITATION D'UN AERONEF IMMATRICULE EN GUINEE

Article 155 : Un aéronef immatriculé en Guinée ne peut être mis en exploitation que s'il a fait l'objet d'un manuel d'entretien déposé auprès des Services compétents de l'Aviation civile et approuvé par eux dans les conditions fixées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Le manuel d'entretien, constamment tenu à jour, doit indiquer :

- Les procédures et méthodes d'entretien ;
- La fréquence des opérations de contrôle, inspection et révision ;
- Les fonctions d'inspections habilitées à établir et à signer les fiches d'entretien.

Article 156 : L'exploitant d'un aéronef doit assurer la tenue d'états d'entretien mentionnant ; le temps total de service, les dates des dernières opérations d'entretien, révision et inspection, le temps d'utilisation des équipements dont la durée est liée au temps de service.

Article 157 : A l'exception des opérations en ligne prévues par le manuel d'entretien, les opérations d'entretien, de révision et d'inspection doivent être effectuées par un atelier agrée par l'Autorité chargée de l'Aviation civile

Article 158 : L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer la collaboration d'un service d'entretien qualifié disposant les installations et équipements nécessaires au maintien en état de navigabilité de l'aéronef selon le programme approuvé par les Services de l'Aviation civile.

Article 159 : L'agrément d'un atelier permet de vérifier, conformément à la Réglementation et au manuel d'entretien, l'organisation et la compétence des personnels et le système de contrôle des travaux effectués.

La décision d'agrément précise : La durée de l'agrément, les opérations autorisées et les types d'aéronefs concernés.

Article 160 : La décision d'agrément peut être reconduite sur demande et le cas échéant, sur présentation d'un dossier mis à jour.

Elle peut être retirée, sans préavis, si l'une des conditions de l'agrément n'est pas respectée ou si la qualité des opérations effectuées ne garantit pas, selon l'avis des Services de l'Aviation civile, la sécurité de vol de l'aéronef.

Article 161 : A l'occasion des opérations de contrôle de navigabilité d'un aéronef effectuées en exécution de la Réglementation en vigueur, le propriétaire ou l'exploitant est seul responsable des dommages susceptibles d'être causés, à l'exception de ceux subis par les agents de l'Aviation civile qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assurés par l'Etat.

Article 162 : En raison des contrôles et des vérifications effectués par ses agents, l'Etat n'est pas responsable des dommages résultant de la construction, de l'entretien, des réparations ou des défauts des matériaux utilisés même dans le cas ou l'organisme agréé de contrôle n'a élevé aucune objection.

SECTION 9 : DU CARNET DE ROUTE DE L'AERONEF

Article 163 : L'exploitant d'un aéronef établit un carnet de route comportant les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les nom, nationalité et domicile du propriétaire et l'aérodrome d'attache de l'aéronef.

Le carnet de route indique en outre pour chaque vol, sous la responsabilité et la signature du Commandant de bord :

- La date et la nature du vol ;
- Les noms et fonctions des membres de l'équipage ;
- Les lieux heures du départ des escales éventuelles et de l'arrivée ;
- Les observations particulières du Commandant de bord ;
- Les incidents qui ont pu se produire au cours du vol ;
- Le cas échéant, les visas des autorités aéronautiques, des Douanes ou de l'immigration.

Le carnet de route peut être remplacé par le procès-verbal de voyage ou le journal de bord établi et archivé par l'exploitant pendant un délai de six mois après le vol.

SECTION 10 : DU DROIT DE VISITE D'UN AERONEF ET DE CERTAINES INTERDICTIONS

Article 164 : Tout aéronef qui, atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités qui peuvent exercer leur droit de visite sans causer de retard déraisonnable.

Article 165 : Dans l'espace aérien guinéen, tout aéronef doit se soumettre aux injonctions et sommations des Services de Police et des Douanes qui ne doivent pas mettre en jeu la sécurité de l'aéronef

Le droit pour aéronefs de circuler dans l'espace aérien doit être exercé lors du survol des propriétés privées sans porter atteinte aux droits des tiers à la surface, sauf autorisation spéciale de l'Aviation civile ou en cas d'urgence ou de détresse.

Article 166 : Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut restreindre ou interdire aux aéronefs civils, de manière temporaire ou permanente et sans discrimination, le survol de certaines régions ou zones du Territoire ou, temporairement et dans des circonstances exceptionnelles, le survol de tout le Territoire

Peut également être interdit, de manière permanente ou temporaire, le survol de zones réservées à l'instruction, à l'entraînement, au vol rasant ou acrobatique ou à des manifestations et spectacles aériens publics.

Article 167 : L'existence et les limites des zones dont le survol est interdit ou limité donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques conformément à la Réglementation en vigueur.

Article 168 : Le Commandant de bord d'un aéronef contrevenant aux interdictions ou restrictions de survol doit signaler son erreur de navigation aux organismes de contrôle, obtempérer aux sommations qui lui sont faites et, le cas échéant, atterrir sur l'aérodrome désigné correspondant au type de l'aéronef.

Pour le survol des villes, des villages, des sites et parcs naturels, l'autorité chargée de l'Aviation civile peut déterminer les hauteurs minimales de survol qu'elle juge appropriées pour chaque catégorie d'aéronef et qui donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques.

Article 169 : Le survol de régions déclarées inhospitalières ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable des Services de l'Aviation civile.

Ces régions sont celles où, à la suite d'un atterrissage d'urgence ou accidentel, les occupants de l'aéronef courent un danger du fait de la nature des lieux, des conditions climatiques, du manque de moyens de survie ou des difficultés ou délais secours.

Article 170 : Les régions inhospitalières sont déterminées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile et donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques.

L'aéronef autorisé à les survoler doit se conformer sous la responsabilité du Commandant de bord, aux conditions fixées par l'autorisation.

Article 171 : En cas d'atterrissage forcé sur une propriété privée, le propriétaire ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef. Si des dommages ont été causés, le propriétaire peut demander à l'autorité juridictionnelle ou , à défaut, à l'autorité administrative locale, la rétention de l'aéronef pendant quarante huit heures au plus afin que soient constatés les dégâts, apprécié le montant des dommages subis et, en cas d'infraction, déterminées les pénalités encourues.

Article 172 : Tout jet, effectué depuis un aéronef en vol susceptible de causer un dommage à autrui, est interdit. Toutefois, l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut autoriser, en ordonnant les mesures de sécurité nécessaires correspondant à la catégorie de l'aéronef, certaines opérations de délestage ou de largage.

Article 173 : Depuis un aéronef en vol tout tir est interdit sans autorisation spéciale des Services de l'Aviation civile.

Article 174 : Aucune activité aérienne, sportive ou commerciale susceptible de gêner la circulation aérienne générale ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable et écrite des Services de l'Aviation civile.

Il en est ainsi, notamment, pour les activités de parachutisme et de vol à voile, pour l'utilisation d'aérodynes à performances limitées ou d'aérostats et pour le remorquage et le treuillage.

SECTION : DU CERTIFICAT INDIVIDUEL DE LIMITATION DES NUISSANCES PHONIQUES

Article 175 : Tout aéronef appartenant à l'une des catégories définies par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, doit être muni d'un. Certificat individuel de limitation de nuisances phoniques en état de validité. Ce certificat individuel, conforme au certificat de type, est délivré par l'organisme agréé par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 176 : Sous réserve de réciprocité, la Guinée reconnaît et valide les Certificats de nuisances phoniques délivrés à l'étranger dans des conditions au moins équivalentes aux normes établies par l'O.A.C.I.

Article 177 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut suspendre ou révoquer la certification acoustique d'un aéronef immatriculé en Guinée qui ne correspondrait plus aux normes en vigueur.

Article 178 : Ces dispositions s'appliquent à la certification-émission des aéronefs.

Article 179 : Les documents attestant la certification acoustique et la certification-émission d'un aéronef font partie des documents de bord.

SECTION 12 : DU SYSTEME DE COMMUNICATION DE L'AERONEF

Article 180 : Tout aéronef assurant un service de transport public de passagers doit être pourvu d'un système de radiocommunication adapté aux conditions de son exploitation et conforme aux dispositions établies par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 181 : Aucun appareil de radiophonie ou de radiotélégraphie ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale des autorités compétentes.

Article 182 : Les appareils de radiocommunication doivent être utilisés dans l'espace aérien guinéen conformément aux procédures et à la Réglementation en vigueur. Ils permettent d'assurer, en priorité, la sécurité et la régularité de la circulation aérienne.

Article 183 : Les membres de l'équipage habilités à utiliser les appareils de radiocommunication doivent être titulaires des licences spéciales délivrées par les Services compétents de l'Etat d'immatriculation.

SECTION 13 : DES APPAREILS ACCESSOIRES

Article 184 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut interdire ou limiter l'usage à bord des aéronefs des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature.

Article 185 : En cas d'interdiction ou de limitation, les Services de l'Aviation civile, le propriétaire de l'aéronef ou ses préposés à bord doivent informer les passagers et toute autre personne concernée.

Lorsqu'elle n'a pas été expressément annoncée, la prise de vue est tolérée.

Article 186 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut accorder des dérogations précaires aux interdictions et limitations ci-dessus lorsque le traitement des images doit être effectué en Guinée.

Article 187 : Les Services de Police peuvent procéder au contrôle des appareils visés au 1 ci-dessus dans les zones non accessibles au public des aéroports.

Article 188 : Les dispositions ci-dessus ne présument en rien celles qui ont susceptibles d'être prises par les autorités compétentes pour la collecte de données terrestres effectuée par des satellites spatiaux de télédétection.

SECTION 14 : DU TRANSPORT DE PRODUITS DANGEREUX

Article 189 : Le transport par aéronef des explosifs, des armes et munitions de guerre est interdit dans l'espace aérien de la Guinée sans autorisation spéciale.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut limiter ou interdire le transport de tous objets, matières ou produits dangereux susceptibles de compromettre la sécurité des aéronefs.

Article 190 : Le transport des armes et munitions de tir, de chasse ou de service ne peut être effectué que selon les conditions établies pour chaque type d'arme par les services compétents conformément aux normes internationales en vigueur.

Article 191 : Les autorités guinéennes veillent, chacune pour ce qui la concerne, à l'application des conventions internationales en vigueur réprimant les trafic illicites de la drogue et des substances psychotropes, des produits et animaux protégés.

SECTION 15 : DES CAS D'ABORDAGE OU DE COLLISION

Article 192 : En cas d'abordage, lorsque dans l'espace aérien un aéronef cause un dommage à un autre aéronef, la responsabilité des pilotes, des exploitants et des Services de contrôle de la navigation aérienne est appréciée selon le droit commun conforme aux Conventions internationales en vigueur.

Article 193 : En cas de collision, lorsqu'un aéronef au sol heurte un autre aéronef ou tout autre véhicule, animal ou objet, en mouvement ou non, la responsabilité du pilote, de l'exploitant ou des Services de contrôle de la navigation aérienne est appréciée selon le droit commun aux Conventions internationales en vigueur.

Article 194 : En cas d'abordage ou de collision, la responsabilité à l'occasion des dommages causés incombe à l'auteur de la faite d désigné par les conclusions de la commission d'enquête technique sous le contrôle du Juge le cas échéant.

Si le dommage est imputable à un véhicule ou matériel en location, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables.

En cas de gêne causée, de manière préjudiciable, par un aéronef en évolution à un autre aéronef, la gêne sera considérée, soit comme un abordage si elle a eu lieu pendant le vol, soit comme une collision si elle a eu pour effet d'empêcher l'autre aéronef, de commencer son vol :. Le vol est entendu « bloc à bloc ».

Article 195 : Lorsqu'un abordage a pour effet d'entraîner des dommages à la surface, la responsabilité qu'elle soit partagée ou non est appréciée conformément aux dispositions de l'article 194 du présent Code.

SECTION : DE LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE OU DE L'EXPLOITANT DE L'AERONEF

Article 196 : A l'égard des personnes et des biens à la surface, l'exploitant d'un aéronef est, de plein droit, responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef en vol ou par les objets qui en proviendraient.

Cette responsabilité objective est fondée sur le lieu seul de cause à effet existant entre l'évolution de l'aéronef et le dommage causé. La victime du dommage n'a pas à faire la preuve d'une faute. Cependant, la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef peut être atténuée ou écartée si la faute de la victime a contribué à la production du dommage ou est à l'origine de l'intégralité du dommage.

Article197 : La responsabilité de l'exploitant n'est pas engagée et il n'y a pas lieu à réparation lorsque le dommage résulte du simple passage de l'aéronef dans l'espace aérien effectué dans le respect des règles de la circulation aérienne.

Article 198 : La responsabilité objective de l'exploitant est engagée selon les termes et limites de la Loi, conforme aux Conventions internationales auxquelles la Guinée est partie, notamment la Convention de Rome de 1952 et le Protocole de Montréal de 1978.

Article 199 : Lorsqu'il est établi que l'exploitant a eu l'intention délibérée de provoquer un dommage à la surface, soit par une omission, sa responsabilité est illimitée. Dans ce cas, la victime du dommage doit faire la preuve de l'intention délibérée de l'exploitant.

Article 200 : L'exploitant d'un aéronef n'est pas tenu de réparer le dommage résultant directement d'un conflit armé ou de troubles civils ou s'il a été privé de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique.

Article 201 : Le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant présumé de l'aéronef. Cette présomption n'est pas irréfragable.

Article 202 : Lorsque l'exploitant, au moment où le dommage à la surface est survenu, n'a pas le droit exclusif d'utiliser l'aéronef pour une période de plus de quatorze jours, le propriétaire et l'affréteur ou le locataire sont solidairement responsables.

Si l'exploitant fait la preuve qu'il avait pris tous les soins requis pour éviter l'utilisation sans son consentement de l'aéronef, il n'est pas solidairement responsable avec l'usager sans titre.

Article 203 : Sera passible d'une amende ou d'une peine de prison ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou l'exploitant qui aura :

- Mis ou laissé en service un aéronef dépourvu des marques qui lui ont été attribuées ;

- Mis ou laissé en service un aéronef dont les Certificats d'immatriculation, de navigabilité, de limitation de nuisances phoniques et émissions ou le laissez passer ont été refusés ou ne sont pas en état de validité.

Article 204 : Le propriétaire d'un aéronef l'immatriculé en Guinée qui fait immatriculer cet aéronef dans un autre Etat sans avoir, au préalable, demandé et obtenu sa radiation du Registre guinéen sera puni d'une amende.

Ces peines pourront être doublées lorsque le propriétaire ou l'exploitant auront maintenu en service un aéronef dont les certificats ou le laissez passer auront été suspendus ou radiés d'office.

Article 205 : Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef portant des marques non conformes à celles qui lui ont été attribuées ou illisibles ou ne respectant pas la Réglementation en vigueur sera passible d'une amende ou d'une peine de prison ou des deux peines à la fois.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef équipé d'appareils de radiocommunications sans l'autorisation des services compétents ou non conformes sera passible d'une amende.

Sera puni des mêmes peines celui qui utilisera un aéronef civil portant des marques réservées aux aéronefs d'Etat.

Quiconque interférera ou empêchera les radiocommunications aéronautiques sera passible d'une amende.

Article 206 : L'autorisation contraire à la Réglementation en vigueur des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection ou d 'enregistrement de données de toute nature sera passible d'une amende.

Article 207 : Tout jet ou tir effectué depuis un aéronef, toute activité aérienne sportive ou commerciale entreprise sans autorisation préalable sera passible d'une peine de prison et d'une amende ou l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des responsabilités encourues à l'égard des tiers.

Article 208 : Le trafic de la drogue et des autres substances psychotropes, tout trafic illicite seront sanctionnés des peines prévues par la loi conformément aux Conventions internationales en vigueur.

Article 209 : En cas de cumul d'infraction ou de récidive, l'auteur sera condamné au maximum des peines de prison et d'amende.

Article 210 : A défaut de disposition spéciale énonçant des peines plus sévères, tout expéditeur ou exploitant contrevenant aux règles concernant le transport des produits dangereux sera passible d'une amende sans préjudice des responsabilités d'être encourues.

Article 211 : A défaut de disposition spéciale énonçant des peines plus sévères, le propriétaire, l'exploitant ou, le Commandant de bord contrevenant aux règles et conditions techniques de la circulation aérienne ainsi qu'aux mesures prises pour leur application seront passibles d'une amende et, en cas de récidive, d'une amende et d'une peine de prison.

SECTION 17 : DE L'INTERVENTION DES AGENTS DE POUSUITE

Article 212 : Outre les Officiers et agents de la Police Judiciaire, sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent Code en dressant procès-verbal :

- Les ingénieurs agrées des Services compétents de l'Aviation Civile ;
- Les Commandants d'aérodromes ;
- Les Officiers de la Défense Nationale chargés de la sécurité de l'air ;
- Les Agents verbalisateurs agréés des Douanes.

Article 213 : Les procès-verbaux sont adressés au Parquet de la juridiction compétente et font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 214 : Les Agents et Officiers ci-dessus ainsi que les Agents agrées du Service des Télécommunications ont le droit de saisir tout appareil radio installé à bord sans autorisation préalable.

Les explosifs, armes et munitions et tous produits dangereux pour la sécurité des aéronefs peuvent être également saisis.

La confiscation et la destruction doivent être, à défaut de disposition spéciale, ordonnées par le Juge compétent pour connaître des infractions.

Article 215 : Les actions en responsabilité et la poursuite des infractions visées par le présent Code ont lieu devant le Juge de droit commun statuant au civil ou au pénal.

Article 216 : Les jugements ayant acquis l'autorité de chose jugée sont communiqués à l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

CHAPITRE 2 : DES CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

Article 217 : Un aéronef doit être utilisé conformément aux mentions des Certificats qui lui ont été délivrés et aux limites d'emploi indiquées par le manuel de vol et le manuel d'entretien.

Article 218 : Tout aéronef doit disposer d'une trousse de secours et d'extincteurs prêts à l'emploi et facilement accessibles.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile détermine pour chaque type d'aéronef et selon les conditions de son exploitation, les matériels de sauvetage embarqués conformément à la Réglementation en vigueur.

Article 219 : Tout aéronef, dans les conditions fixées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, doit être pourvu d'issues de secours adaptées à son exploitation identifiables et utilisables facilement de jour comme de nuit.

Les zones de pénétration du fuselage destinées à l'intervention des équipes de sauvetage doivent être signalées sur le revêtement externe de la cellule par les couleurs, rouge ou jaune, les rendant immédiatement et clairement repérables.

Article 220 : En plus du carburant et des lubrifiants nécessaires pour effectuer le vol prévu, tout aéronef doit emporter les réserves de route, de dégagement et de phase finale de vol déterminées pour chaque type d'aéronef par sa certification et la Réglementation en vigueur.

SECTION 2 : DE L'EQUIPEMENT DE L'AERONEF

Article 221 : Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé :

- De siège pourvus d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité, de gilets de sauvetage et de notices d'instruction ;
- De circuits d'éclairage de secours ;
- De dispositifs lumineux et phoniques d'information et de transmission des ordres du Commandant de bord ;
- D'un système de verrouillage interdisant l'accès intempestif de la cabine de pilotage aux passagers.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut, pour certains types d'aéronefs de faible capacité, accorder des dérogations spéciales aux dispositions ci-dessus.

Article 222 : Dans les conditions fixée par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé de système enregistreurs des paramètres vol (F.D.R.) et des conversations de l'équipage (C.V.R) et de signaux d'alarme sonore en parfait état de fonctionnement et conformes à la réglementation internationale en vigueur.

Toute anomalie de fonctionnement des systèmes enregistreurs et des signaux d'alarme doit être signalée par le commandant de bord dès qu'elle est observée. Les Services de l'Aviation Civile peuvent à tout moment vérifier l'état et les indications des systèmes enregistreurs des aéronefs immatriculés en Guinée.

Article 223 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut décider de rendre obligatoire sur certains types d'aéronefs affectés au transport public de passagers et immatriculés en Guinée un système d'alarme sonore de proximité de sol (G.W.P.S.)

Dans les conditions fixées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être pourvus des équipements spécifiques imposés par la réglementation internationale en vigueur pour le vol en haute altitude et en atmosphère givrante ou pour le survol des étendues d'eau des régions inhospitalières.

Selon le régime de vol à vue (A.F.R.) ou aux instruments (I.F.R.), de jour et de nuit, les aéronef affectés au transport public de passagers doivent être dotés des instruments équipements prescrits par la réglementation en vigueur ainsi que du personnel naviguant technique qualifié pour leur utilisation.

SECTION : DE LA LIBERTE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 224 : La liberté de la circulation aérienne est soumise à la déclaration préalable.

Pour tout aéronef et quel soit son régime de vol, le dépôt par le Commandant de bord d'un plan de vol est obligatoire.

Le plan de vol donne à l'organisme chargé de la circulation aérienne les renseignements relatifs au vol projeté ou en cours.

Le plan de vol établi conformément à la réglementation en vigueur, comporte les indications suivantes :

- Identification de l'aéronef ;
- Heure de dépôt ;
- Indicateurs d'origine, de destinataire et de priorité ;
- Règles et type vol ;
- Description du vol ;
- Equipements de communication, de navigation d'approche (COM.NAV-APP) ;
- Aérodrome et heure de départ, heures estimées de passage aux limites des régions d'information de vol (F.I.R.) ;
- Route, vitesse et niveau de croisière ;
- Aérodrome de dégagement et d'arrivée et heure prévue, équipements spécifiques ;
- Renseignements complémentaires relatifs à l'autonomie, aux passagers (P.O.B.) ;
- Renseignements divers ;
- Nom du Commandant de bord.

Article 225 : Le plan de vol de tout vol doit être déposé avant le départ. Pour un vol aux instruments (I.F.R.) , il est déposé 60 minutes au moins avant le départ. Eventuellement le plan de vol peut être déposé en vol à conditions que les Services de contrôle de la navigation aérienne en aient été informés.

Pour les vols avec escale, chaque étape pourra donner lieu à un plan de vol déposé à l'aérodrome de départ. Pour les vols réguliers, connus des services de contrôle, les plans de vols répétitifs (R.P.I.) peuvent être utilisés.

Article 226 : Lorsque le vol pour lequel un plan de vol a été déposé n'a pas lieu, les services de contrôle de la navigation aérienne doivent être immédiatement informés. En cas de retard du vol de plus de soixante minutes, un nouveau plan de vol doit être déposé.

Article 227 : Sauf en cas de force majeure, un aéronef en vol aux instruments (I.F.R.) doit se conformer au plan de vol déposé.

A sa demande, les Services de contrôle peuvent autoriser le Commandant de bord à changer de niveau de croisière ou charger de route avec ou sans changement de destination.

Article 228 : Tout plan de vol déposé doit donner lieu à un compte rendu d'arrivée auprès des Services de contrôle. Le compte rendu d'arrivée du Commandant de bord emporte clôture du plan de vol.

Article 229 : Le dépôt du plan de vol n'établit pas de lien contractuel entre l'exploitant de l'aéronef dont le Commandant de bord est le préposé et les Services de contrôle de la navigation aérienne.

Article 230 : Les dispositions relatives au plan de vol et au dépôt du plan de vol ne s'appliquent pas aux vols effectués dans des zones situées au voisinage immédiat des aérodromes et déterminées par les Services de l'Aviation Civile.

SECTION 4 : DES OBLIGATIONS DU COMMANDANT DE BORD

Article 231 : Avant d'entreprendre un vol, le Commandant de bord doit s'assurer que :

- L'aéronef est apte au vol et que toutes les opérations d'entretien ont été effectuées ;
- L'aéronef porte les marques qui lui ont été attribuées ;
- Les documents nécessaires se trouvent à bord ;
- Les services et installations garantissant à la surface la sécurité du vol sont en état de fonctionnement ;
- L'aéronef est pourvu des instruments et équipements nécessaires à la nature et au régime du vol et que tous les membres de l'équipage sont aptes à exercer leurs fonctions, le poids, la répartition et l'arrimage en soute de la charge sont conformes aux normes de sécurité et que les produits dangereux ou les animaux vivants sont placés conformément à la Réglementation internationale.

Les limites d'emploi de l'aéronef seront respectées pendant toute la durée du vol.

Article 232 : Avant d'entreprendre un vol, le Commandant de bord doit s'informer des conditions et prévisions météorologiques et obtenir tous les renseignements utiles à la sécurité du vol relatifs a la route prévue ainsi qu'aux aérodromes de dégagement et de destination.

Article 233 : Les Services de contrôle de la navigation aérienne peuvent autoriser le commandant de bord à effectuer tout ou partie d'un vol aux instruments (I.F.R.) en régime de vol à vue (V.F.R.) lorsque les conditions météorologiques le permettent et que la visibilité au sol et le plafond sont au moins égaux aux minima fixés par les Services de l'Aviation civile conformément aux normes en vigueur.

Sauf autorisation spéciale des Services de contrôle, un vol en régime de vol à vue (V.F.R.) ne peut avoir lieu de nuit.

Article 234 : Le Commandant de bord fait part, des que possible, aux Services de contrôle de ses observations, régulières ou spéciales.

Il signale les anomalies qu'il constate par rapport aux prévisions météorologiques et les difficultés rencontrées qui intéressent la sécurité des vols.

Article 235 : Le Commandant de bord d'un aéronef en régime de vol aux instruments (I.F.R.) peut être autorisé par les Services de contrôle à effectuer un approche en régime de vol à vue (V.F.R.). a sa demande, le contrôle d'approche indiquera au Commandant de bord : la direction et la vitesse du vent au sol, la visibilité, les conditions atmosphériques, la hauteur de la base des nuages, la pression au sol et informations intéressant la sécurité du vol dans sa phase finale.

Article 236 : Sur tous les aérodromes internationaux et sur d'autres si nécessaire, les centres d'informations aéronautiques, placés sous l'Autorité de la Direction de l'Aviation civile, donnent aux équipages tous les renseignements nécessaires et utiles à la sécurité et à la régularité de la circulation aérienne.

L'exécution des engagements internationaux en matière d'assistance météorologique à la navigation aérienne relève de l'autorité chargée de l'Aviation civile, directement ou par l'intermédiaire de tout organisme auquel est confiée l'assistance météorologique aéronautique.

Article 237 : Les dispositions concernant l'assistance météorologique aux aéronefs sont adoptées conjointement par les Autorités chargées de l'Aviation civile et de la Météorologie Nationale.

SECTION 5 : DES SERVICES DE CONTROLE DE CIRCULATION AERIENNE

Article 238 : Les Services de contrôle de la circulation aérienne générale relèvent de l'Autorité chargée de l'Aviation civile et sont assurés, soit en régie, soit par un établissement public, soit par tout autre organisme créé à cette fin.

Les services rendus aux exploitants des aéronefs donnent lieu au paiement de redevances aéronautiques de contrôle en route et de contrôle terminal.

SECTION 6 : DU RESEAU DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

Article 239 : Les Autorités chargées des Télécommunications et de l'Aviation civile arrêtent les mesures destinées à l'établissement d'un réseau de télécommunications aéronautiques.

Dans l'espace aérien guinéen, le personnel naviguant technique doit se conformer à la réglementation nationale dans l'utilisations des appareils embarqués de radio et télécommunications.

Article 240 : Pour l'exécution de la réglementation en vigueur, l'Autorité chargée de l'Aviation civile assure soit directement, soit par l'intermédiaire de tout organisme créé à cet effet :

- La publication des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne (A.I.P.) ;
- L'émission d'avis (NOTAM) sur l'état des installations, services et procédures de contrôle ;
- L'émission des circulations d'informations aéronautiques.

Ces publications sont diffusées par le Bureau NOTAM auprès des Etats et organismes concernés.

SECTION 7 : DES AERONEFS EN DETRESSE

Article 241 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile prend les dispositions nécessaires pour porter assistance aux aéronefs en détresse et permettre aux propriétaires aux exploitants et aux Etats d'immatriculation de prendre les mesures d'assistances imposées par les circonstances.

Article 242 : Un aéronef en détresse doit utiliser les signaux réglementaires et tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander assistance.

Article 243 : Est en situation de détresse, l'aéronef en vol qui court un danger grave ou imminent requérant une assistance immédiate.

Est en situation d'urgence, l'aéronef en vol dont la sécurité ou celle d'une personne à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate soit nécessaire ; cette assistance ne peut être apportée qu'à la demande du Commandant de bord.

Article 244 : Les opérations d'assistance sont décidées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile en collaboration, le cas échéant, avec l'Autorité chargée de la Défense Nationale et sont effectuées par des aéronefs civils et, si nécessaire, par des aéronefs d'Etat.

Article 245 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile procède à la recherche des aéronefs disparus sur le Territoire et collabore aux recherches coordonnées qui peuvent être entreprises

Article 246 : Un aéronef est réputé disparu trois mois après les derniers messages reçus. L'Autorité chargée de l'Aviation civile déclare la présomption de disparition.

En application des dispositions pertinentes du Code civil, le décès des personnes qui se trouvaient à bord peut être déclaré par le Juge.

Article 247 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile détermine les conditions dans lesquelles les aéronefs immatriculés en Guinée doivent être pourvus d'équipement radio et survie, d'une valise de détresse et du système de radar secondaire géré par l'O.A.C.I.(.S.SR. mode. S.)

Article 248 : Toute personne qui découvre l'épave d'un aéronef doit en faire la déclaration à l'Autorité administrative locale la plus proche et dans les plus brefs délais possibles.

Conformément à la réglementation internationale en vigueur et dès la phase d'incertitude, les services de recherche et sauvetage, sous la responsabilité des Services de l'Aviation civile et du centre de coordination et de sauvetage, sont informés et prêts a intervenir.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile, en collaboration avec toutes les autres autorités concernées, organise les services de recherche et sauvetage par région qui peuvent être créés avec les Etats voisins.

Dans la mesure du possible, les aéronefs circulant dans l'espace aérien guinéen participent aux recherches. L'Autorité chargée de l'Aviation Civile peut réquisitionner par un acte écrit tout véhicule ou engin utile aux recherches.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile prend toutes dispositions pour que les épaves sur le territoire soient gardées, puis enlevées, ou détruites lorsque toutes les investigations techniques sont terminées.

SECTION 8 : DES CAS D'ACCIDENT

Article 249 : Tout accident ou incident relatif à la sécurité d'un aéronef survenu sur le territoire doit être déclaré par le Commandant de bord, soit au Commandant d'aérodrome, soit à l'organisme de contrôle de la navigation aérienne, soit aux Services de l'Aviation civile.

Si le Commandant de bord est hors état de le faire, cette déclaration doit être faire par l'exploitant.

Article 250 : En cas d'accident survenu sur le territoire et ayant entraîné mort ou lésions graves ou ayant révélé des défaillances techniques d'un aéronef ou des installations et services de la navigation aérienne, l'Autorité de l'Aviation civile ouvre une enquête, conformément à la réglementation internationale. Lorsque l'accident est survenu à un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Etat d'immatriculation informé sans délai peut désigner pour participer à l'enquête des observateurs auxquels communiqués le rapport établi et les constations faites.

Article 251 : En cas d'accident, le Commandant d'aérodrome ou l'Autorité locale fait assurer la garde de l'aéronef de tous les indices, pièces et débris.

Article 252 : L'enquêteur désigné par le Directeur de l'Aviation civile dépose dans les six jours son rapport au vu duquel une Commission peut être constituée. Les Services de l'Aviation civile adressent le rapport final d'enquête, selon le cas, à l'Etat d'immatriculation, à l'Etat de l'exploitant, à l'Etat du constructeur à l'Etat ou aux Etats de la nationalité des victimes et à tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens ou des experts.

Article 253 : Lorsque l'accident est la conséquence d'une infraction aux règles de la circulation aérienne, l'Autorité chargée de l'Aviation civile prend toutes les sanctions utiles sans préjudice des poursuites que pourront entraîner les résultats de l'enquête devant les juridictions compétentes.

Lorsque un accident survient à l'étranger à un aéronef immatriculé en Guinée, le Commandant de bord, le propriétaire, l'exploitant l'affréteur doivent en informer sans délai les Services de l'Aviation civile.

Si l'Etat de lieu de l'accident n'est pas membre de l'O.A.C.I., l'Autorité chargée de l'Aviation civile s'efforce d'être représentée à l'enquête par un observateur.

Si l'accident s'est produit en haute mer ou si le lieu de l'accident n'a pas été déterminé, l'Autorité chargée de l'Aviation Civile s'efforce, par tous moyens, de se procurer tous les renseignements utiles.

SECTION 9 : DES REDEVANCES DE ROUTE

Article 254 : Les aides et services fournis par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception de redevances de route.

La redevance de route est due pour chaque vol empruntant l'espace aérien guinéen par l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef. L'Autorité chargée de l'Aviation Civile, en collaboration avec les services de contrôle, fixe les modalités de calcul et de perception de la redevance de route. Elle peut en exonérer certains vols ou accorder des tarifs réduits aux recherche et de sauvetage ou effectuant des vols d'essais ou de vérifications d'appareils et instruments ou volant en régime de vol à vue (V.F.R.).

Article 255 : Les frais de recherche et sauvetage peuvent être mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant ou de ses ayants droit. Il en est de même des frais d'enlèvement ou de destruction d'épaves

SECTION 10 : DES SERVICES DE CONTROLE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 256 : Les Services compétents de l'Aviation civile sont chargés de veiller, chacun en ce qui le concerne, au respect des règles de la circulation aérienne par des agents commissionnés.

Article 257 : Les infractions donnent lieu à des procès-verbaux et à des sanctions pénales et disciplinaires prévues par la Législation en vigueur. Le montant des amendes est préalablement fixé et publié pour chaque type d'infraction.

Article 258 : Sauf en cas de faute professionnelle, particulièrement grave ou malveillante, les agents des services de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas responsables du mauvais ou du non fonctionnement de ces services.

En cas de faute imputable aux services de contrôle de la navigation aérienne, l'Etat ou les Services spécialisés sont responsables selon le droit applicable à la responsabilité des personnes morales de droit public.

Cette responsabilité ne saurait être considérée comme étant de nature contractuelle.

TROISIEME PARTIE : DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

TITRE 1 : STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article 259 : Le personnel de l'aéronautique civile comprend le personnel navigant (P.N.) et le technique qualifié au sol

Article 260 : Le personnel navigant de l'Aviation civile est composé du personnel navigant professionnel et du personnel navigant non professionnel. La qualité de navigant professionnel de l'Aviation civile est reconnue aux personnes spécialement qualifiées qui exercent à titre principal, pour leur propre compte ou pour le compte de l'exploitant d'un aéronef, et dans un but lucratif ou contre rémunération, soit la conduite et le Commandement des aéronefs, soit d'autres Services à bord des aéronefs

Article 261 : Le personnel navigant non professionnel comprend les titulaires des Brevets et Licences de pilote d'aéronef, de navigateur, de mécanicien et radio naviguant qui exercent leurs fonctions à bord d'aéronefs privés à l'exclusion de toute activité de transport public ou de travail aérien.

Le personnel naviguant non professionnel est soumis aux règles du présent Code concernant : Le statut des aéronefs, les règles de la circulation aérienne, la délivrance des brevets et licences et la responsabilité à l'égard des tiers.

Article 262 : Le personnel technique qualifié au sol comprend les personnes exerçant, à titre principal et contre rémunération, les fonctions correspondant à leurs licences.

Article 263 : Nul ne peut faire partie du personnel naviguant technique s'il n'est inscrit sur un registre spécial tenu par le Service compétent de l'Aviation civile. Il en est de même pour le personnel technique qualifié au sol.

Article 264 : L 'Autorité chargée de l'Aviation civile fixe les modalités du classement du personnel naviguant commercial permanent peut être inscrit sur ce registre

Par décision de l'Autorité chargée de l'Aviation civile le personnel naviguant commercial permanent peut être inscrit sur ce registre.

Article 265 : Pour être inscrit sur le registre spécial du personnel technique tout candidat doit :

- Etre de nationalité guinéenne ;
- Etre titulaire des brevets, certificats, licences et qualifications en état de validité exigés par la Réglementation en vigueur ;

- N'avoir pas été condamné à un peine de prison pour crime ou délit de droit commun.

Article 266 : Les personnels qui ne possèdent pas la nationalité guinéenne peuvent cependant :

- Soit être inscrits sur le registre spécial du personnel naviguant technique en vertu d'accords de coopération internationale et sous réserve de réciprocité ;

- Soit être autorisés, par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, à exercer temporairement en République de Guinée les correspondant aux brevets, licences et qualifications en état de validité dont ils sont titulaires.

CHAPITRE 2 : DES BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

SECTION 1 : DES BREVETS ET DES LICENCES

Article 267 : Les Brevets et Certificats sanctionnent les connaissances théoriques et pratiques des candidats à d'examens. Ils sont acquis définitivement par leurs titulaires.

Article 268 : Les Licences donnent le droit, aux titulaires des Brevets et Certificats, d 'exercer certaines fonctions à bord des aéronefs. Les Licences ne peuvent être délivrées que pour une période limitée de validité. Elles sont renouvelables à l'issue des contrôles d'aptitude requis.

Article 269 : L'exercice des fonctions correspondant aux Licences est subordonné à l'obtention des qualifications spéciales correspondant à un type déterminé d'aéronef, d'équipements, de conditions ou de régime de vol.

Article 270 : Conformément à la Réglementation internationale en vigueur, les personnels naviguant techniques résidant et opérant en république de Guinée doivent être titulaires de Licences en état de validité délivrées ou validées par l'autorité chargée de l'Aviation civile.

La validation en République de Guinée d'une Licence délivrée par un autre Etats, dans des conditions au moins équivalentes à celles, fixées par l'O.A.C.I. se fait sous la forme d'une autorisation appropriée donnée par le Service compétent et qui ne doit pas excéder la durée de validité de la Licence. Cette autorisation est jointe à la Licence.

Article 271 : Le titulaire d'une Licence ne peut exercer que les privilèges afférents à cette Licence et aux qualifications associées.

Article 272 : La délivrance des Licences et qualifications du personnel naviguant technique et du personnel technique qualifié au sol a lieu selon la Réglementation établie par l'Autorité chargée de l'Aviation civile. Cette Réglementation est au moins équivalente

à la Réglementation internationale en vigueur en ce qui concerne les conditions d'age, de connaissances théoriques et pratiques, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale.

Article 273 : Les Licences dont les personnels de l'aéronautique civile peuvent être titulaires sont (*) :

a) - Pour la conduite des aéronefs les Licences :

- De pilote privé d'avion et d'hélicoptère ;
- De pilote professionnel d'avion et d'hélicoptère ;
- De pilote de ligne d'avion et d'hélicoptère ;
- De pilote planeur ;
- De pilote de ballon libre ;
- De navigateur ;
- De mécanicien-naviguant.

Le cas échéant les licences de pilote privé, de pilote professionnel et de pilote de ligne de dirigeables pourront être délivrées.

b) - Pour les Services techniques qualifiés au sol les licences :

- De technicien mécanicien d'entretien avionique ;
- De technicien mécanicien d'entretien d'aéronef ;
- De contrôleur de la circulation, aérienne ;
- D'agent technique d'exploitation ;
- D'opérateur radio de station aéronautique.

Article 274 : Pour la préparation des Licences de conduite des aéronefs les stagiaires et les élèves pilotes, sous réserve de leur aptitude physique et mentale, doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'Autorité chargée de l'Aviation civile qui veillera à ce que leur formation, leurs entraînements ou épreuves d'examens ne constituent pas un danger pour la circulation aérienne et à ce qu'ils soient placés sous la surveillance d'un instructeur qualifié même pour les vols en solo.

Article 275 : Les Licences de pilote privé, d'agent technique qualifié au sol et de contrôleur de la circulation aérienne sont délivrées pour une période de vingt-quatre (24) mois.

Les Licences de pilote professionnel, de pilote de ligne, de navigateur et de mécanicien navigant sont délivrées pour une période de douze (12) mois

Article 276 : Lorsque les titulaires des Licences de pilote de ligne et de contrôleur de la circulation aérienne sont âgés de plus de quarante (40) ans, la validité de leur Licence peut être réduite de moitié par l'Autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 277 : Lorsqu'il a atteint l'âge de soixante (60) ans, un pilote de ligne ne peut plus exercer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, les fonctions de Commandant de bord d'un aéronef assurant des Services internationaux, réguliers ou non réguliers.

L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut étendre cette interdiction aux fonctions de copilote.

SECTION 2 : DES QUALIFICATIONS

Article 278 : Les qualifications des pilotes comprennent :

- Les qualifications de catégories (Avion hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable) consignées sur la licence si elles ne sont incluses dans la désignation de licence ;
- Les qualifications de classe (Avions et hydravions mono ou multi moteurs et hélicoptères mono ou multi moteurs) ;
- Les qualifications de type indiquant à quel titre, pilote ou copilote d'avion ou d'hélicoptère, et pour quel type d'aéronef, déterminé par le services licences, le titulaire de la licence peut exercer les privilèges prévus pour ces qualifications ;
- La qualification d'instructeur I.F.R. lorsqu'elle ne fait pas partie intégrante des conditions de délivrance d'une licence ;
- La qualification d'instructeur de vol pour avion ou pour hélicoptère ;
- Les qualifications pour configurations particulières de vol ;
- Les qualifications de radiotéléphonie.

Article 279 : Les qualifications sont délivrées selon la Réglementation établie par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Cette Réglementation est au moins équivalent à celle exigée par l'O.A.C.I.

Les qualifications ont la durée de validité des Licences sur lesquelles elles sont consignées.

Article 280 : Le contrôle des compétences, les livres de l'exploitant, le carnet de vol personnel et les épreuves sur simulateur notamment permettent au Service qui a délivré les Licences et qualifications de s'assurer que leurs titulaires conservent les compétences, l'aptitude physique et l'habileté exigées.

Article 281 : Les Licences et qualification sont renouvelables à la demande de leurs titulaires dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'Aviation civile. La demande de renouvellement doit être présentée avant l'expiration de la période de validité des licences

Le renouvellement des licences et qualifications donne lieu aux contrôles de connaissances et d'aptitude physique et mentale de leurs titulaires.

Article 282 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut exiger que le personnel naviguant commercial assurant des services complémentaires à bord des aéronefs soit titulaire du Brevet de secouriste ou de Certificats de sûreté, de sécurité ou de sauvetage notamment.

Article 283 : La délivrance des Brevets et Certificats, la délivrance et le renouvellement des licences et qualifications donnent lieu à la perception de droits dont le montant est fixé dans chaque cas par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 284 : Les stagiaires, les élèves pilotes et les titulaires des licences mentionnées aux articles 267 et suivants doivent détenir un carnet de vol sur lequel sont inscrites et visées la nature et la durée des vols effectués. La durée d'un vol est décomptée bloc à bloc.

Article 285 : Le carnet de vol peut être consulté par les Services de contrôle. Il doit être communiqué aux Services compétents lors de la délivrance ou lors de la demande de renouvellement d'une Licence.

Article 286 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile détermine le modèle du carnet de vol et désigne les personnes habilitées à viser les renseignements qu'il contient pour en certifier l'exactitude.

Article 287 : Les personnels de l'aéronautique civile titulaire de plusieurs Brevets, Certificats, Licences ou qualifications peuvent faire l'objet de plusieurs inscriptions sur les registres spéciaux visés à l'article 263 du présent Code.

Ils peuvent participer aux activités de transport et de transport aérien si leurs licences et qualifications le permettent.

Article 288 : La République de Guinée se réserve le droit de ne pas reconnaître pour être exercés sur son Territoire les droits et privilèges afférents aux Brevets, Licences et qualifications délivrés par un autre Etat.

La République de Guinée se réserve le droit de ne pas reconnaître les Brevets, Licences et qualifications délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation d'un aéronef dans des conditions qui ne sont pas au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation en vigueur.

CHAPITRE 3 : DU CONTRAT DE TRAVAIL DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

SECTION 1 : DES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT DE TRAVAIL

Article 289 : L'engagement de tout membre du personnel naviguant professionnel, technique ou commercial, doit donner lieu à un contrat de travail écrit établi conformément aux dispositions du Code du Travail, des Conventions Internationales en vigueur et du présent Code.

Article 290 : Le contrat de travail peut être conclu soit pour une mission spéciale, soit pour une durée déterminée ou indéterminée.

Article 291 : Tout exploitant doit signaler au Service chargé de la tenue des Registres spéciaux visés à l'article 263 du présent Code, l'engagement, le licenciement, la démission et la cessation définitive des fonctions pour quelque cause que ce soit d'un naviguant professionnel.

Tout naviguant professionnel opérant pour son propre compte doit signaler au Service chargé de la tenue du Registre spécial la cessation définitive de son activité pour quelque cause que ce soit.

Article 292 : Conformément à la Législation du Travail en vigueur, le contrat de travail d'un naviguant professionnel doit notamment préciser :

1 - La nature de l'activité, transport public ou travail aérien, pour laquelle le naviguant professionnel est engagé et qui doit correspondre aux Brevets, Certificats, Licences et qualifications en état de validité dont il est titulaire ;

2 - Le type d'aéronef, à bord duquel le naviguant est appelé à exercer les, fonctions et privilèges de ses Licences et qualifications, ainsi que sa masse maximum au décollage (M.M.D.) ;

3 - Le type des moteurs équipant l'aéronef, motopropulseurs, turbopropulseurs ou turboréacteurs ;

4 - La nature des vols à effectuer, en indiquant pour le transport public le caractère régulier ou non régulier des vols, ainsi l'objet du transport et pour le travail aérien la nature des opérations à effectuer ;

5 - La base d'affectation et dans le cas où elle est fixée à l'étranger, doit être précisées la durée maximum du séjour, les indemnités, les congés et les conditions du rapatriement ;

6 - La durée du travail et la répartition des heures de vol selon le type d'aéronef et la nature des vols ;

7 - La rémunération mensuelle garantie y compris les repos et congés, les temps d'arrêt et, le cas échéant, les conditions de séjour à l'étranger, les indemnités et primes afférentes et les modalités de rapatriement à la base d'affectation ;

8 - Les conditions de résiliation du contrat de travail et de préavis soit en cas de cessation d'activité de l'employeur, soit en cas de maladie ou d'incapacité du naviguant ;

9 - Les conditions de licenciement et, sauf en cas de faute grave du naviguant, le délai de préavis, l'indemnité alloué et les frais de rapatriement lorsque la base d'affectation est à l'étranger ;

10 - Les systèmes de retraite, prestations et pensions en cas d'incapacité résultant ou non d'un d'accident, de blessures ou de maladies imputables au service et les ayants- droit du naviguant professionnel déterminés selon la réglementation en vigueur par le contrat de travail ;

11 - Les conditions des stages de perfectionnement ou de formation à la conduite de nouveaux types d'aéronef ou à la sécurité et au sauvetage ;

12 - Les assurances souscrites par les parties en garantie des dommages qu'elles peuvent causer et des responsabilités qu'elles peuvent encourir en application de la Réglementation nationale et internationale.

SECTION : DU TEMPS DE VOL ET DU TEMPS DE TRAVAIL

Article 293 : Pour l'application de l'article 289, le temps de vol est distinct du temps de travail.

1 - Le temps de vol est le temps décompte bloc à bloc du commencement à la fin du vol ;

2 - L'amplitude de vol est le temps de vol de la première à la dernière étape précédant un temps d'arrêt. ;

3 - Le temps d'arrêt pour un équipage est décompte de la fin de la dernière étape au commencement de la première étape d'une nouvelle période de vol ;

4 - La période est la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt successifs ;

5 - L'arrêt nocturne normal est un arrêt de neuf heures consécutifs entre 21 heures et 09 heures, en heure locale de l'escale ;

6 - Le long courrier est le voyage aérien de plus de 3.000 milles nautiques à partir de la base d'affectation ou qui comporte entre deux escales consécutives de l'itinéraire préétabli un parcours supérieur à 1.200 milles nautiques.

SECTION 3 : DE LA DUREE DU TRAVAIL

Article 294 : La durée du travail et la répartition des heures de vol personnel navigant professionnel peuvent être modifiées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile en exécution de la Réglementation en vigueur.

Article 295 : Un navigant professionnel ne peut être astreint, sauf en cas d'urgence et Sur ordre du Commandant de bord, à exercer des fonctions autres que celles qui ont été prévues dans le contrat de travail.

Un navigant professionnel ne peut être astreint à exercer ses fonctions à bord d'un aéronef dans les zones d'hostilités, civiles ou militaires, sauf en vertu d'un contrat particulier conclu à cet effet.

Article 296 : Si à l'occasion de l'exercice de ses fonctions un navigant professionnel fait l'objet d'une mesure d'internement ou de détention ou est retenu en captivité pour un motif autre qu'un délit de droit commun, le contrat de travail ne peut être rompu par l'employeur.

Article 297 : L'interruption d'un vol décidée par le Commandant de bord pour des motifs de sécurité ne constitue pas une rupture du contrat de travail. Les frais résultant de cette interruption, y compris les frais de rapatriement, sont à la charge de l'exploitant de l'aéronef.

Article 298 : L'employeur d'un navigant professionnel est tenu de signaler la conclusion du contrat de travail aux organismes compétents et d'exécuter toutes les obligations que lui impose la réglementation en vigueur.

Article 299 : Des dérogations peuvent être apportés à la durée du travail et à la Répartition des heures de vol prévues par le contrat de travail pour :

- Effectuer des vols urgents nécessités par des accidents, des opérations de recherche et sauvetage, le dépannage des aéronefs ou, à la demande du Gouvernement, pour exécuter des missions de Service public ;

- Assurer l'achèvement d'un vol qui, en raison de circonstances imprévues, ne pourrait être effectué selon l'horaire préétabli ;

- Faire face à des pointes de trafic de condition que le surcroît temporaire de travail n'ait pas pour effet d'augmenter la durée annuelle de travail.

Article 300 : Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque trimestre de l'année civile et à la fin de l'année.

Les heures de vol effectuées en cas d'accident pour les opérations de recherche et sauvetage ne peuvent être considérées comme heures complémentaires.

Article 301 : Les indications relatives à la durée du travail et à la répartition des heures de vol sont portées par tout naviguant professionnel sur un carnet individuel de travail.

A l'occasion de chaque voyage, ce carnet est remis au commandant de bord. Il est à la disposition des services chargés du contrôle de l'application de la Réglementation du Travail.

Article 302 : Lorsque le terme d'un contrat de travail à durée déterminée survient en cours de voyage, le contrat est prorogé jusqu'à l'achèvement du voyage.

Lorsque la résiliation d'un contrat de travail à durée indéterminée a lieu pendant le voyage, le délai de préavis commence à courir le jour suivant l'achèvement du voyage.

Ces dispositions s'appliqueront conformément à la Législation du Travail.

Article 303 : Ne donnent lieu à aucune prestation les maladies, les blessures ou incapacités des navigants professionnels résultant d'une faute intentionnelle de leur part, établie par le juge sur la base du rapport d'enquête.

Article 304 : En cas d'incapacité temporaire résultant d'un accident ou d'une maladie imputable à l'exercice de ses fonctions et reconnue comme telle par un Médecin qualifié de l'aéronautique civile, tout navigant professionnel a le droit de percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions les salaires et prestations alloués par la législation en vigueur ou par des conventions spéciales conclues entre exploitants et personnels navigants ou par les dispositions plus avantageuses du contrat de travail.

Article 305 : Les exploitants prennent les dispositions nécessaires pour réserver certains emplois à ceux de leurs navigants professionnels qu'une incapacité permanente rendrait inaptes au vol sans les rendre inaptes au travail.

En cas de décès du navigant professionnel imputable à l'exercice de ses fonctions, les, indemnités et pensions sont versées à ses ayants- droit ou aux personnes désignées par l'intéressé dans le contrat de travail.

TITRE II : DES FONCTIONS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE PREMIER : DE L'EQUIPAGE ET DU COMMANDANT DE BORD

SECTION 1 : DE L'EQUIPAGE

Article 306 : L'équipage est constitué par l'ensemble des personnels embarqués, personnel navigant technique et personnel naviguant commercial, exerçant leurs fonctions à bord de l'aéronef.

La composition de l'équipage est déterminée, selon la réglementation en vigueur, d'après :

- Le type de l'aéronef ;
- Les caractéristiques et la durée du vol ;
- La nature de l'activité aérienne.

Article 307 : Pour les activités de transport public et de travail aérien, l'exploitant doit, avant chaque vol, fixer la composition de l'équipage et en établir la liste nominative.

Article 308 : Les membres de l'équipage dont les noms figurent sur la liste nominative ont la qualité de préposés de l'exploitant.

Dans l'exercice de leurs fonctions, les préposés agissent au nom et pour le compte de l'exploitant

Article 309 : La composition de l'équipage de conduite (P.N.T.) doit au moins correspondre à celle qui est prévue par le manuel d'exploitation et la Réglementation en vigueur.

Celle de l'équipage assurant les services complémentaires de bord (P.N.T.) doit au moins correspondre à celle qui est prévue en matière de sécurité par la réglementation en vigueur.

Article 310 : L'équipage de conduite a pour mission d'assurer les fonctions nécessaires à la conduite en toute sécurité et conformément aux règles de la circulation aérienne applicables au régime de vol de l'aéronef.

Ces fonctions concernent le pilotage, la navigation, le mécanique, les télécommunications et un outre, pour le travail aérien, l'utilisation de matériels spéciaux tels que notamment caméras, appareils de météorologie ou de travail agricole.

Article 311 : Chacune de ces fonctions doit être assurée par un membre de l'équipage titulaire des Brevets et Licences réglementaires.

Dans le cas où un remplaçant est prévu, pour seconder le titulaire de la fonction, ce remplaçant doit être capable d'effectuer les tâches essentielles du titulaire en cas de décès ou d'empêchement de ce dernier.

Article 312 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut, pour le transport public et le travail aérien, autoriser l'exploitation d'aéronefs dont la masse maximum au décollage est égale ou inférieure à 5.700 kg avec un seul membre d'équipage pour des vols de courte durée

Dans ce cas, l'aéronef sera équipé ou modifié de manière à permettre au pilote d'assurer, de son siège, les fonctions de pilotage, de navigation et de télécommunications ainsi que les opérations d'urgence.

Article 313 : La fonction de pilotage a pour titulaire le pilote, Commandant de bord, Dont le nom figure en premier sur la liste de l'équipage.

Article 314 : Le nombre de pilotes, exigés par la réglementation et pour la sécurité des vols, est déterminé d'après le type de l'aéronef et la nature de son exploitation sous réserve des dispositions de l'article 310 du présent Code.

Pour tout aéronef affecté au transport public dont la masse maximum au décollage est supérieur à 5.700 Kg, le nombre de pilotes est au moins égal à deux.

Article 315 : Le nom du copilote figure en second sur la liste de l'équipage. Il assiste le Commandant de bord, le remplace en cas de décès, de défaillance ou d'empêchement, et le cas échéant, prend le commandement de l'aéronef jusqu'à la fin du vol.

Le premier et le second pilotes doivent posséder les qualifications de type correspondant A leurs Licences.

Article 316 : Les personnels navigants doivent occuper les sièges qui leur sont destinés pendant les manœuvres de décollage, d'approche et d'atterrissage. Sur les types d'aéronefs longs courriers pourvus de deux équipages, les aménagements à bord doivent être tels que l'équipage de relève ne gêne pas l'équipage de conduite. Dans ce cas, avant chaque vol, deux listes nominatives des équipages sont établies et indiquant l'heure et le lieu fixés pour la relève.

Article 317 : Tout pilote doit être contrôlé en vol au moins deux fois par an par des instructeurs agréés, à des intervalles et selon des modalités qu'il appartient à l'Autorité chargée de l'Aviation civile de définir.

Les contrôles sont mentionnés sur le carnet de vol et visés par les instructeurs.

Article 318 : L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer que les membres de l'équipage technique exerçant la fonction de navigation en route, la fonction mécanique et la fonction télécommunication aient l'expérience que la sécurité et la réglementation de la circulation aérienne imposent.

Lorsque l'aéronef est affecté au transport public les titulaires de ces fonctions doivent posséder les licences et qualifications de navigateur ou de mécanicien navigant.

Article 319 : Les titulaires de ces fonctions sont contrôlés en vol par des instructeurs agrées à des intervalles et selon des modalités qu'il appartient à l'Autorité chargée de l'Aviation civile de définir.

Ces contrôles sont mentionnés sur les carnets de vol et visés par les instructeurs.

SECTION 2 : DES FONCTIONS DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL

Article 320 : Le personnel navigant commercial figure sur la liste nominative de l'équipage établie avent chaque vol. Le personnel navigant commercial est chargé à bord d'un aéronef de transport public :

- De la sécurité et du confort des passagers ;
- De la transmission et du contrôle de l'exécution des ordres du Commandant de bord destinés aux passagers ;
- Des tâches commerciales prévues par l'exploitant telles que notamment la mise en place,le pointage et la vérification des passagers.

Le personnel navigant commercial peut être également chargé :

- De tâches administratives lors du transit ou lors de la distribution de fiches de débarquement notamment,

- De prestations spéciales à l'égard de certaines catégories de passagers comme les personnes handicapées ou âgées, les enfants accompagnés ou voyageant seuls (U.M.) notamment, de prestations communes comme, notamment, les services de repas et boissons ou des ventes à bord.

Article 321 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile fixe :

- Le nombre minimum pour chaque type d'aéronef de ceux des membres du personnel navigant commercial qui doivent être titulaires d'un certificat de sécurité et sauvetage ;
.
- Les conditions dans lesquelles doivent être assurés la formation et les stages destinés à l'utilisation par le personnel navigant commercial des installations et matériels de secours et sécurité embarqués ;

- Les conditions de délivrance du brevet et du certificat de sécurité et sauvetage.

SECTION 3 : DU COMMANDANT DE BORD

Article 322 : L'équipage est placé sous les ordres du Commandant de bord.

Le Commandant de bord exerce également son autorité sur les passagers et le bien embarqués.

Le Commandant de bord assume le commandement et la responsabilité de l'aéronef.

Article 323 : Le Commandant de bord est chargé de la sécurité de l'aéronef placé sous Son autorité et sa responsabilité.

Article 324 : Conformément aux dispositions de l'article 224 du présent Code, avant d'entreprendre le vol le Commandant de bord doit procéder au dépôt du plan de vol et, le cas échéant, après avoir pris ou reçu les instructions des services compétents de l'aéronautique civile et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire de vol.

Avant d'entreprendre un vol, le Commandant de bord doit procéder aux vérifications et contrôles prévus à l'article 231, s'informer des conditions météorologiques probables énoncées a l'article 232, veiller à la répartition des marchandises en soute et aux réserves de sécurité, effectuer les essais de sécurité et faire procéder au verrouillage des portes.

Article 325 : A l'issue des contrôles et vérifications effectués le cas échéant avec les membres qualifiés de l'équipage, le Commandant de bord peut suspendre le départ du vol pour tout motif touchant à la sécurité. Le Commandant de bord peut notamment :

- Exiger que les Services de police procèdent à la fouille des passagers ou faire débarquer les bagages de tout passager dont le nom figure sur la liste des passagers (P.O.B) mais qui ne se présente pas au départ ;

- Faire débarquer tout membre de l'équipage qu'il estime n'être pas en mesure d'exercer ses fonctions, tout passager et toute partie du chargement susceptible de présenter un danger pour la sûreté, la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef ;

- Reprendre le départ jusqu'à ce que l'état de la structure externe de l'aéronef de la piste, de la température, des conditions météorologiques permettent de le prendre sans mettre en danger la sécurité de l'aéronef de manière téméraire ou présomptueuse.

Si l'exploitant a prévu un équipage de relève, les deux Commandants de bord à l'exécution des dispositions du présent article.

Article 326 : En cours de vol, le Commandant de bord peut, pour des motifs de sécurité et sous réserve le cas échéant d'en rendre compte aux services de contrôle de la circulation aérienne et à l'exploitant :

- Changer l'itinéraire initialement prévu ;
- Changer l'altitude de vol ;
- Changer de régime de vol ;
- Changer de destination ;
- Décider de larguer une partie du carburant ;
- Décider d'interrompre le vol ;
- Modifier la répartition des charges au sein de l'équipage.

Article 327 : Le Commandant de bord est responsable du respect des règles de l'air auxquelles il ne peut déroger que pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas d'urgence.

Le Commandant de bord décide en dernier ressort de l'utilisation de l'aéronef. Il exécute les instructions des Services de contrôle de la Navigation aérienne. Si une instruction des Services de contrôle de la Navigation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le Commandant de bord, il lui appartient de demander une modification de cette instruction. Les autorisations et instructions des services de contrôle de la navigation aérienne ne peuvent servir de prétexte au Commandant de bord pour enfreindre les règles de l'air ou pour mettre en jeu la sécurité de l'aéronef.

Article 328 : En cas de force majeure mettant en jeu la sécurité de l'aéronef si le Commandant de bord est amené à prendre des décisions contraires aux règles de l'air ou aux règles locales de la circulation aérienne, il en informe, sans délai, tous les services concernés en se conformant aux procédures internationales.

En cas de détournement ou de capture illicite, le Commandant de bord prend les décisions qui lui paraissent les plus appropriées à la situation et à la sécurité de l'aéronef.

Article 329 : Le Commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers puissent recevoir ses instructions et les exécuter.

Il doit veiller à ce que les passagers soient informés de l'emplacement et du mode d'utilisation des équipements de secours individuels et collectifs.

Article 330 : Le Commandant de bord ne doit pas conduire l'aéronef de manière négligente susceptible d'entraîner un danger pour la sécurité des personnes et des biens embarqués. En cas de fatigue ou d'une déficience physique quelconque, il doit s'abstenir d'exercer ses fonctions et, si nécessaire, interrompre le vol.

En l'absence de remplaçant qualifié ou d'équipage de relève, il agira de même en cas de fatigue ou de déficience physique de tout membre du personnel navigant technique dont les fonctions sont essentielles pour la conduite en toute sécurité de l'aéronef.

Article 331 : Pour obtenir une assistance en vol ou se déclarer en état de détresse, le commandant de bord observera la réglementation et les procédures en vigueur et, si nécessaire, utilisera tout autre moyen.

Article 332 : Si le Commandant de bord est témoin d'une situation mettant des personnes en péril à bord d'un autre aéronef ou de tout autre moyen de transport de surface ou s'il a connaissance d'un message ou signal de détresse, radio ou visuel, devra procéder à l'identification de cette situation , relever l'heure et la position et informer sans délai tout organisme de secours approprié à défaut de pouvoir prêter lui-même assistance.

Article 333 : Si une personne à bord a commis ou si le Commandant de bord est fondé à croire qu'une personne est sur le point de commettre une infraction ou un acte de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens ou le bon ordre et la discipline à bord, il doit prendre les mesures raisonnables nécessaires, y compris des mesures de contrainte. A cet effet, il peut autoriser ou requérir l'assistance des membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, autoriser ou demander celle des passagers.

Le Commandant à bord doit, dans les moindres délais, et, si possible, avant d'atterrir informer les autorités locales de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

SECTION 4 : DES MESURES CONSERVATOIRES SUSCEPTIBLES D'ETRE PRISES PAR LE COMMANDANT DE BORD

Article 334 : Après une interruption de vol ou à l'escale en cas de difficulté dans l'exécution du vol, le Commandant de bord, après avoir obtenu ou non les instructions ou un mandat spécial de l'exploitant de l'aéronef, peut en qualité de consignataire de l'aéronef :

- Faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre la poursuite de vol dans le plus bref délai possible. Dans ce cas l'équipage pourra être appelé à participer au

dépannage et à la remise en état de l'aéronef en application de l'article 292 du présent Code ;

- Prendre toutes dispositions et effectuer toutes les dépenses nécessaires pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

- Engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement du vol et le congédier ;

- Emprunter les sommes nécessaires à l'achèvement du vol.

Article 335 : Le Commandant de bord peut débarquer, sur le territoire de l'Etat où il atterrit avant la fin du vol, toute personne à l'égard de laquelle il a pris des mesures de contrainte afin de la remettre aux autorités locales en leur communiquant les informations et éléments de preuve qui sont légitimement en sa possession.

Le Commandant de bord peut également débarquer à l'escale tout membre de l'équipage, tout passager ou toute marchandise qui représente un danger pour la sécurité, la sûreté, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

Le Commandant de bord consigne sur le carnet de route les incidents, accidents et événements survenus à bord.

SECTION 5 : DE L'ETABLISSEMENT DU RAPPORT DE FIN DE VOL

Article 336 : A la fin du vol le Commandant de bord doit établir un rapport sur tout incident ou accident survenu au cours du vol et affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'aéronef. Ce rapport est transmis dans les quarante-huit heures à l'exploitant et, le cas échéant, à l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Tout accident ou incident survenu dans l'espace aérien et concernant la sécurité de l'aéronef doit être signalé par le Commandant de bord conformément aux dispositions de l'article 249du présent Code.

S'il y a lieu le Commandant de bord indique les dommages causés aux personnes ou aux biens.

Article 337 : Le Commandant de bord doit également établir un rapport pour toute infraction aux règles de la circulation aérienne et signaler à l'exploitant de l'aéronef et aux services concernés en les consignant sur le carnet de toute les défauts de l'aéronef et de ses équipements ainsi que les anomalies relevées lors de l'utilisation des aides à la navigation, des équipements aéroportuaires et des installations aéronautiques.

Article 338 : Le Commandant de bord de tout aéronef en provenance ou à destination de la Guinée doit produire aux autorités compétentes les documents relatives à l'entrée et la sortie du territoire des passagers et du fret prévus par la réglementation en vigueur et des dispositions du présent Code.

Le Commandant de bord doit veiller à ce qu'un membre de l'équipage de conduite ou un représentant de l'exploitant transmette au Centre Météorologique ou au Bureau de piste les imprimés relatifs aux observations météorologiques, régulières, spéciales ou complémentaires faites pendant le vol et susceptibles d'affecter la sécurité de la circulation aérienne (AIREP, ARP, ARS).

Article 339 : Le Commandant de bord d'un aéronef qui a fait l'objet d'un détournement ou d'une capture illicite communique aux autorités locales, dès que les circonstances le lui permettent, tous les renseignements utiles sur les auteurs et sur les circonstances de l'infraction.

CHAPITRE 2 : DES RESPONSABILITES DU PERSONNEL NAVIGANT ET DES EXPLOITANTS

SECTION 1 : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 340 : L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers à la surface par les évolutions de l'aéronef ou des objets qui tomberaient de celui-ci.

Toutefois cette responsabilité peut être atténuée ou écartée si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit ou s'il résulte du seul fait de passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de la circulation aérienne ou si la preuve de la faute de la victime est apportée.

Article 341 : Tout membre du personnel naviguant professionnel assume les responsabilités pénale et disciplinaire des actes accomplis dans ses fonctions en violation de la réglementation en vigueur et des dispositions du présent Code.

SECTION 2 : DES RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

Article 342 : Le Commandant de bord est responsable des infractions aux règles de l'air établies par les conventions, les lois et les règlements des Etats et les dispositions des articles 133 et suivants et 217 et suivants du présent Code.

Le Commandant de bord doit prendre les précautions nécessaires afin d'éviter les dommages résultant des évolutions de l'aéronef placé sous son autorité.

Article 343 : Lorsqu'il résulte des dommages causés aux tiers, une infraction aux règles de la circulation aérienne, l'autorité chargée de l'Aviation civile peut prendre à l'égard du commandant de bord les sanctions disciplinaires décidées par le conseil technique de l'Aviation Civile du personnel navigant sans préjudice de l'action pénale intentée contre lui.

Article 344 : Le survol sans autorisation des zones interdites ou réservées ou des régions inhospitalières engage la responsabilité pénale et disciplinaire du commandant de bord.

Article 345 : Le Commandant de bord engage sa responsabilité pénale et disciplinaire lorsqu'il :

- Néglige de donner aux personnes à bord, les instructions de sécurité qu'imposent les circonstances du vol et lorsqu'il ne fait pas vérifier leur exécution ;

- Conduit l'aéronef placé sous son autorité d'une manière négligente et imprudente contraire aux règles de sécurité et au manuel d'exploitation ;

- Conduit l'aéronef ou laisse participer sciemment à la conduite de celui-ci un membre de l'équipage sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances psychotropes ;

- Néglige de prendre à l'égard d'une personne à bord, dont le comportement est une menace au bon ordre, à la sûreté ou à la sécurité de l'aéronef, les mesures de contrainte nécessaires ou néglige d'informer, dès que possible, les autorités locales des mesures de contrainte qu'il a prises à l'égard d'une telle personne.

Article 346 : Le Commandant de bord doit rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont conduit à débarquer un membre de l'équipage, un passager ou tout partie du frêt pour garantir la sécurité du vol sans que cette décision puisse engager sa responsabilité pénale ou disciplinaire.

Article 347 : Le Commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des dommages résultant du report du départ ou de l'interruption du vol décidé pour des raisons de sécurité.

Article 348 : En cas de détournement ou de capture illicite de l'aéronef, le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace qui pourraient être contraires aux règles de sécurité ou au manuel d'exploitation.

Dès que possible, le Commandant de bord fait connaître ses décisions aux Autorités de l'Aviation Civile concernées et à l'exploitant qui lui apportent tous les concours nécessaires pour faciliter l'atterrissage de l'aéronef et garantir la sécurité des personnes et des biens à bord.

SECTION 3 : DE LA RESPONSABILITE DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 349 : Tout membre du personnel naviguant professionnel engage sa responsabilité civile, pénale et disciplinaire lorsqu'il se livre délibérément à des actes étrangers à l'exercice de ses fonctions et contraires à la réglementation en vigueur.

Article 350 : L'exploitant d'un aéronef engage sa responsabilité civile et pénale dans les conditions prévues aux articles 96 à 254 et lorsqu'il contrevient aux dispositions de l'articles 289 du présent Code.

L'exploitant d'un aéronef engage sa responsabilité civile à l'égard des tiers à la surface selon les dispositions des articles 194 et 340 dans le cas des dommages causés à la surface par l'aéronef en vol ou les personnes ou les choses qui en proviendraient.

Article 351 : La responsabilité de l'exploitant à l'occasion des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface par la chute accidentelle de l'aéronef ou un atterrissage d'urgence est apprécié par les juridictions compétentes.

Article 352 : L'exploitant engage sa responsabilité civile à l'égard des passagers et du frêt à bord de l'aéronef dans les conditions déterminées par les articles 465 et suivants du présents Code.

Article 353 : La responsabilité civile de l'exploitant à l'égard du personnel navigant professionnel est mise en jeu pour l'application des articles 289 à 303 devant la juridiction compétente.

Article 354 : La responsabilité pénale de l'exploitant, à l'égard des personnels navigants professionnels ou des Services de l'Autorité chargée de l'Aviation civile, est mise en jeu devant les juridictions compétentes selon les dispositions du Code pénal.

Article 355 : A défaut de règles spéciales, la responsabilité pénale du commandant de bord est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du Code pénal.

A défaut de règles spéciales, la responsabilité civile du Commandant de bord à l'égard des membres de l'équipage et de l'exploitant est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du droit commun.

Article 356 : La responsabilité disciplinaire du personnel navigant professionnel est mise en jeu selon les dispositions du présent article.

Article 357 : Il est institué auprès de l'Autorité chargée de l'Aviation civile un Conseil de discipline chargé de délibérer sur les sanctions disciplinaires à prendre à l'égard des navigants professionnels auteurs de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions ou ayant fait l'objet d'une condamnation définitive pour crime ou délit contre la probité et les bonnes mœurs.

Article 358 : La composition et les attributions du Conseil technique sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'Aviation civile.

QUATRIEME PARTIE : DU TRANSPORT ET TRAVAIL AERIENS

DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 359 : Le transport aérien consiste à conduire par l'aéronef, d'un point de départ à un point de destination convenu, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 360 : Le transport aérien international est celui qui emprunte les espaces aériens de deux ou plusieurs Etats, ou d'un Etat de la Haute Mer ou, si les points de départ et de destinations sont situés sur le territoire d'un même Etat, lorsqu'une escale, technique ou commerciale, est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Article 361 : Le transport aérien domestique, petit cabotage, est celui qui est effectué entre un point de départ et un point de destination situés sur le territoire d'un même Etat.

Le transport aérien domestique est international, grand cabotage, lorsqu'entre le point de départ et le point de destination, situés soit sur le territoire d'un même Etat, soit sur des territoires relevant de la souveraineté d'un même Etat, il donne lieu au survol de la Haute Mer, ou d'un autre Etat.

Article 362 : Le transport aérien peut être public ou privé. Le transport public aérien de passagers, de marchandises ou de courrier est celui qui est effectué à titre professionnel moyennant une rémunération ou un salaire et conformément à la réglementation en vigueur.

Le transport aérien privé est celui qui est effectué, conformément à la réglementation en vigueur, au bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef et à des fins personnelles.

Article 363 : Le transport aérien public peut être régulier ou non régulier.

Le transport aérien public non régulier ou service aérien non régulier est celui auquel manque l'une des caractéristiques du transport aérien public régulier. Il correspond, notamment, au transport aérien par charter ou vol nolisé ou au transport à la demande par aéronef taxi.

Article 364 : Toute activité aérienne autre que le transport aérien, public ou privé, est une activité de travail aérien lorsqu'elle est effectuée pour autrui moyennant une rémunération ou un salaire.

Article 365 : Le travail aérien est l'activité, rémunéré ou salariée, de navigants professionnels de l'aviation civile qui utilisent un aéronef à d'autres fins que le transport aérien.

Il a notamment pour objet : l'instruction aérienne, la photographie, le relevé topographique, la publicité aérienne, le parachutage, le largage ou treuillage d'objets, les opérations agricoles et sanitaires, les vols de contrôles ou scientifiques et les vols de démonstration et propagande comme les baptêmes de l'air.

Article 366 : Le transport aérien international peut être exécuté par plusieurs transporteurs successifs considérés comme transporteurs contractuels.

Article 367 : Le transport aérien public peut être combiné avec d'autres modes de transport de surface.

La coordination entre le transport aérien public et les transports de surface est organisée par l'autorité chargée des transports.

Article 368 : Le transport public aérien du courrier est assuré dans les conditions fixées par la Convention relative à l'Union Postale Universelle et selon les contrats conclus par l'Autorité chargée des Postes avec les entreprises de transport public aérien.

TITRE 1 : DES EXPLOITANTS ET DES AERONEFS

DISPOSITIONS GENERALES

Article 369 : Aux fins du présent Code, ont qualité d'exploitants d'aéronefs :

- Les entreprises de transport aérien public ;
- Les entreprises de travail aérien ;
- Le propriétaire d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation conformément aux articles 105 et 106 du présent Code ;
- Le locataire d'un aéronef sans équipage ;
- L'affréteur d'un aéronef assumant la direction de l'équipage.

Article 370 : Aux fins du présent Code, ont la qualité d'entreprises de transport public ou de travail aérien, les personnes physiques ou morales qui effectuent pour autrui à titre personnel et contre rémunération des activités de transport ou de transport aérien.

Article 371 : Les personnes physiques ou morales ne peuvent exercer une activité de transport public aérien ou de travail aérien qu'après avoir obtenu l'autorisation de l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 372 : La demande d'autorisation est introduite dans les formes et conditions arrêtées de l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

La demande d'autorisation doit donner les preuves des garanties techniques financières exigées conformément aux conventions internationales et à la réglementation en vigueur.

Article 373 : L'Autorité précise :

- La période de temps pour laquelle elle est accordée ;
- La nature de l'activité aérienne ;
- Le ou les types d'aéronefs utilisés et le ou les aérodromes ou aéroports d'attache ;
- Les zones géographiques desservies ;
- La périodicité des renseignements statistiques et des documents à fournir.

Article 374 : L'autorisation délivrée à un exploitant ne peut être sous-traitée par lui, en tout ou en partie, qu'après accord de l'autorité chargée des transports.

Article 375 : Le transport aérien public entre deux points alignés situés sur le territoire est réservé aux exploitants guinéens.

Toutefois l'Autorité chargée de l'Aviation civile, en vertu d'une Convention internationale en vigueur ou en raison de l'absence d'exploitant guinéen, peut autoriser une société commune à plusieurs Etats ou les exploitants étrangers à assurer le transport aérien domestique.

Article 376 : Le transport aérien public domestique fait l'objet d'une convention conclue entre l'Etat, représenté par l'autorité chargée de l'Aviation civile, et l'exploitant désigné et autorisé.

Cette convention fixe notamment : les points à desservir, les fréquences, les horaires et les tarifs.

Elle peut également fixer, le cas échéant, les subventions ou garanties d'équilibre et des obligations du Service public.

Article 377 : Les Services aériens internationaux, en provenance ou à destination de la Guinée, sont assurés par des exploitants disposant d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par les Autorités compétentes de l'Aviation civile.

SECTION 3 : DE L'EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS INTERNATIONAUX

Article 378 : Les Services aériens internationaux réguliers ne peuvent être exploités qu'en vertu de permissions ou autorisations préalables et dans les conditions spécifiées par ces permissions ou autorisations.

Article 379 : Les conditions spécifiées de la création et de l'exploitation de Services internationaux réguliers résultent d'autorisations ou accords aériens, bilatéraux ou multilatéraux, librement négociés et conclus pour l'échange de droits de trafic.

Article 380 : Les accords aériens fixent les libertés échangées ou droits de trafic, les itinéraires, les points desservis, les capacités, les fréquences, les entreprises exploitantes, les tarifs, ainsi que toutes autres conditions utiles et conformes à la réglementation en vigueur.

Article 381 : Les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des Services aériens internationaux réguliers peuvent, sous réserve de réciprocité, pénétrer dans l'espace aérien et le traverser en transit sans escale ou atterrir pour des raisons non commerciales à condition de se conformer, le cas échéant, à la réglementation concernant les routes à suivre, les aéroports désignés et les redevances et taxes à acquitter.

Les routes à suivre et les aéroports sont déterminés par l'Autorité responsable de l'Aviation civile.

Conformément aux accords aériens qui ont été conclus l'Autorité chargée de l'Aviation civile autorise l'admission en République de Guinée des entreprises étrangères exploitant des Services aériens internationaux.

Article 382 : Les exploitants des Services aériens réguliers doivent porter à la connaissance du public leurs itinéraires, horaires et tarifs.

SECTION 4 : DES ITINERAIRES HORAIRES ET TARIFS

Article 383 : Les itinéraires des Services aériens réguliers font l'objet de l'approbation préalable des Autorités compétentes de l'Aviation civile. Aucun exploitant d'un service aérien régulier ne peut modifier un itinéraire approuvé ni suspendre à l'exploitation du service sans autorisation préalable.

En approuvant les itinéraires des transports aériens non réguliers l'Autorité compétente de l'Aviation civile veille à ce que les points desservis ne soient pas situés sur l'itinéraire approuvé d'un service régulier et a ce que le service non régulier ne constitue pas une concurrence préjudiciable au service régulier.

Article 384 : Les horaires des services aériens régulier sont transmis pour approbation aux autorités compétentes de l'Aviation civile. Ils entrent en application si dans le délai de 15 jours ils n'ont soulevé aucune objection de la part de ces mêmes autorités.

Article 385 : Les tarifs passagers et marchandises des services aériens régulier sont soumis à l'approbation des autorités de l'Aviation civile.

Les tarifs approuvés sont identiques sur un même itinéraire ou sur la même partie d'un itinéraire pour tous les exploitants.

Les tarifs passagers et marchandises des transports aériens non réguliers sont fixés d'un commun accord entre l'exploitant et le passager ou l'expéditeur.

SECTION 5 : DES DROITS DES AERONEFS

Article 386 : Conformément à la réglementation en vigueur les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des transports aériens internationaux non réguliers ont le droit :

1- De pénétrer dans l'espace aérien et de le traverser en transitif sans escale en suivant les routes qui pourront être prescrites ;

2 - D'atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports désignés en acquittant les taxes et redevances fixés sans discrimination pour leur utilisation ;

3 - De débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance des Etats d'immatriculation, membres de l'O.A.C.I.. ;

4 - D'embarquer des passagers, des marchandises ou du courrier en destination des Etats d'immatriculation, membres de l'O.A.C.I..

Article 387 : Pour l'exercice des droits 1 et 2 ci-dessus, les exploitants des aéronefs assurant des transports internationaux non réguliers doivent aviser les Services compétents 72 heures au moins avant le départ de l'aéronef en respectant les autres dispositions de l'article 388 du présent Code.

Article 388 : Pour l'exercice des droits 3 et 4 ci-dessus, qui ne sauraient donner lieu au cabotage, les exploitants assurant des transports aériens internationaux non réguliers doivent :

- Aviser, soit directement, soit par la voie diplomatique, les Autorités de l'Aviation civile 15 jours au moins avant le départ de l'aéronef en indiquant le type d'aéronef, ses marques de nationalité et d'immatriculation, le nom du Commandant de bord, les noms et nationalité de l'exploitant, l'itinéraire, l'heure probable d'arrivée à l'aéroport et la nature du transport.

Article 389 : Les dispositions du présent article s'appliquent au transport aérien privé international et aux activités de travail aérien international.

Article 390 : Les exploitants guinéens sont tenus de fournir aux Services compétents de l'Aviation civile et aux dates fixées les données statistiques relatives au trafic, aux heures de vol aux passagers, marchandises et courrier transportés.

Article 391 : En cas de calamité nationale ou de nécessité impérieuse le Gouvernement peut réquisitionner les aéronefs immatriculés en République de Guinée ainsi que tous les personnels nécessaires à leur utilisation.

CHAPITRE 2 : DES AERONEFS DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AERIEN

SECTION 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article 392 : Les aéronefs de transport public utilisé par des exploitants de nationalité guinéenne doivent être immatriculés en République de Guinée et pourvus des documents de bord prévus à l'article 96 du présent Code.

Toutefois si besoin est, l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut autoriser un exploitant de nationalité Guinéenne à utiliser un aéronef de transport public immatriculé à l'étranger et à lui délivrer un laissez-passer prévus par la réglementation en vigueur.

Article 393 : L'exploitant d'un aéronef de transport public doit disposer, soit en République de Guinée, soit à l'étranger, conformément aux dispositions de l'article 155, du personnel et des installations nécessaires pour son maintien en parfait état de vol et pour garantir la sécurité des personnes et marchandises transportées ainsi que la sécurité des personnes et des biens à la surface.

SECTION : DU CONTROLE DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE

Article 394 : Conformément aux Conventions internationales, Lois et Règlements en vigueur, les aéronefs des exploitants de nationalité guinéenne autorisés à assurer des Services aériens sont soumis aux contrôles des Services de l'Aviation civile selon des modalités et une périodicité arrêtées par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 395 : Les contrôles effectués concernent la qualification et les conditions de travail du personnel naviguant ainsi que les conditions d'exploitation technique des aéronefs.

Les contrôles sont effectués au sol ou en vol par des agents qualifiés disposant d'un ordre de mission.

La liste nominative des agents de contrôle est communiquée aux exploitants qui doivent faciliter leur mission et leur fournir tous les renseignements et documents utiles.

Article 396 : L'Autorité chargée de l'Aviation civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique. Les frais afférents aux contrôles sont à la charge des exploitants.

SECTION 3 : DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT

Article 397 : L'exploitant est responsable des conditions d'emploi de ses préposés, personnel navigant professionnel et personnel technique au sol qualifié. L'exploitant doit s'assurer en permanence du respect des règles énoncées aux articles 267 à 305 et veiller à ce que ses préposés soient titulaires des Brevets, Certificats, Licences et qualifications nécessaires à l'exercice de leurs fonctions et en état de validité.

L'exploitant s'assure que chacun de ses préposés connaisse les règles en vigueur se rapportant à l'exercice de ses fonctions. Il veille particulièrement à ce que les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les Etats traversés et sur les aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser.

A cette fin, l'exploitant d'un aéronef établit un manuel d'exploitant.

Article 398 : Un exploitant ne peut pas confier les fonctions de Commandant de bord d'un aéronef de transport public, sur une route donnée, à un pilote qui n'aurait pas préalablement démontré une parfaite connaissance des conditions météorologiques et des facilités de navigation aérienne, de recherche et de sauvetage sur cette route.

SECTION 4 : DU MANUEL D'EXPLOITATION

Article 399 : Le Commandant de bord doit veiller à la stricte application du Manuel d'exploitant et au respect des limites opérationnelles techniques et réglementaires.

Article 400 : Le Manuel d'exploitation fait partie des documents de bord de tout aéronef tel que stipulé à l'article 137 du présent Code.

Le Manuel d'exploitation est destiné :

1 - Aux préposés de l'exploitant pour la préparation, l'exécution et le contrôle des vols ainsi que pour l'utilisation et l'entretien des aéronefs ;

2 - Aux Services de l'Aviation civile pour vérifier que les instructions et informations que l'exploitant donne à ses préposés sont conformes à la Réglementation ainsi qu'aux approbations et autorisations qu'ils ont délivrées.

Article 401 : Le Manuel d'exploitation ainsi que ses amendements et mises à jour doivent être approuvés par les Services de l'Aviation civile.

Il contient des instructions et consignes claires et facilement assimilables, et trois parties distinctes :

a) - Une partie « généralités » comportant sept sections relatives :

- Aux consignes générales concernant l'autorisation d'exploitation des droits de trafic, les aéronefs utilisés, le contrôle technique, l'admission au poste de pilotage, les consignes commerciales

- Aux documents de bord, documents généraux, dossiers et documentation de vol et sacoche de bord ;

- Aux fonctions et responsabilités pour la préparation des vols et l'exploitation technique de l'aéronef ;

- A la composition, à la durée du travail, aux qualifications des membres de l'équipage ;

- A la conduite des vols, aux limites opérationnelles, aux services et aux transports spéciaux ;

- A la surveillance des vols, aux accidents et incidents et aux enregistreurs des conversations de l'équipage de conduite, des signaux sonores d'alarme et des paramètres de vol ;

- Aux consignes de piste ;

b) - Une partie « utilisation » concernant, pour chaque type d'aéronef, la classification, les limitations, les aménagements, les équipements, les performances opérationnelles, les devis de masse et de centrage, les procédures normales de vol (check-list), les tolérances (L.M.E.), les procédures d'urgence, les équipements de sécurité et sauvetage et les configurations particulières de vol ;

c) - Une partie « lignes » concernant pour chaque ligne régulière les règles de l'air, la préparation et la conduite des vols, ainsi que la procédure en cas de détournement d'aéronef.

SECTION 5 : DU POSTE DE PILOTAGE

Article 402 : L'accès au poste de pilotage est interdit pendant le vol à toute personne étrangère au personnel navigant.

Toutefois, le Commandant de bord peut exceptionnellement autoriser un passager à pénétrer dans le poste de pilotage à condition que la sécurité de l'aéronef ne soit pas mise en danger.

Article 403 : Lorsque l'exploitant chargée de l'Aviation civile autorisera, aux fins d'observations météorologiques, d'examens, d'instruction ou de contrôle, une personne à pénétrer pendant le vol dans le poste de pilotage, le Commandant de bord en sera informé.

Article 404 : L'exploitant et les agents de contrôle des Services de l'Aviation civile s'assureront du fonctionnement du système de verrouillage destiné à interdire tout accès intempestif au poste de pilotage.

En cas de capture illicite ou de détournement de l'aéronef, le Commandant de bord applique les procédures prévues dans le manuel d'exploitation. Lorsque l'aéronef a atterri, le Commandant de bord ainsi que les membres de l'équipage de conduite ne quittent pas le poste de pilotage, même dans le cas où des aménagements spéciaux le leur permettraient tant que des passagers sont à bord.

Article 405 : En aucun cas un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut participer à un meeting aérien ou se livrer à un vol de démonstration.

Article 406 : Un aéronef de transport public effectuant un vol d'essais ou de vérifications, un vol en configuration particulière ou un vol aux fins d'examens d'aptitude ne peut embarquer d'autres passagers que les candidats, instructeurs et personnels techniques nécessaires.

Article 407 : Un aéronef de transport public ne peut utilisé pour le transport des produits illicites définis par les conventions internationales et la réglementation en vigueur ;

Un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut être utilisé pour le transport de munitions, d'explosifs ou d'armes de guerre, à l' exception des substances explosives entrant dans la composition de certains signaux de détresse ou de sécurité embarqués.

Article 408 : A bord d'un aéronef de transport public, le transport de produits dangereux pour la sécurité et l'hygiène doit être préalablement autorisé par les Services de l'Aviation civile.

Cette autorisation ne peut être donnée que dans les conditions de manutention, d'emballage et de placement en soute au moins équivalentes aux normes et pratiques recommandées pour les marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé.

A bord d'un aéronef de transport public le transport, en cabine ou en soute, d'animaux vivants n'est pas soumis à l'autorisation préalable mais doit être effectué dans les conditions d'hygiène et de sécurité déterminées par les services vétérinaires et les Services de l'Aviation Civile.

Le transport à bord d'animaux vivants déclarés infectés par les Services vétérinaires est interdit.

Article 409 : Le transport aérien privé n'est pas soumis à autorisation préalable. Il est soumis aux règles concernant le statut de l'aéronef, la circulation aérienne et la responsabilité à l'égard des tiers.

Article 410 : Le propriétaire d'un aéronef affecté au transport privé ne peut assurer ni un travail aérien, ni un transport public rémunérés sauf en cas d'urgence ou de réquisition.

Article 411 : Une entreprise, une organisation ou une association peut transporter à titre gratuit avec l'aéronef dont elle est propriétaire ses préposés d'un point d'origine à un point de destination situés sur le territoire.

SECTION 6 : DES AERO-CLUBS

Article 412 : Les aéro-clubs, constitués selon la Loi régissant le droit d'association, sont subordonnés à la surveillance et au contrôle des Services de l'Aviation civile. Ils peuvent être agréés comme écoles de formation ou centres d'entraînement.

Article 413 : La procédure d'agrément est fixée par l'autorité chargée de l'Aviation civile. Les aéroclubs agréés peuvent bénéficier de subventions, d'allègements ou d'exemptions de taxes et redevances aéronautique et aéroportuaires ou de droits de Douane à l'importation d'aéronefs, moteurs ou pièces de rechange conformément à la réglementation en vigueur.

Article 414 : L'agrément sera retiré lorsque les membres ou les activités de l'aéroclub agréé ne respectent pas les dispositions légales et réglementaires relatives aux associations ou à l'Aviation civile.

Article 415 : Le propriétaire étranger d'un aéronef affecté au transport privé peut obtenir auprès des Services de l'Aviation civile un laissez passer d'une durée maximum de six mois, renouvelable une fois.

SECTION 7 : DES ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

Article 416 : Les activités de travail aérien peuvent être exercées avec des aéronefs immatriculés soit en République de Guinée, soit à l'étranger s'ils ont été loués affectés pour une période de temps inférieure ou égale à six mois.

Article 417 : Tout exploitant d'un aéronef affecté à une activité de travail aérien doit obtenir une licence d'exploitation délivrée pour un an par les Services de l'Aviation civile, attestant l'adaptation de l'aéronef à l'activité envisagée. La licence d'exploitation cesse de produire effet lorsque le Certificat de navigabilité de l'aéronef cesse d'être valable pour une raison quelconque.

Article 418 : Les aéronefs affectés à une activité de travail aérien ne peuvent être utilisés pour une activité autre que celle qui est fixée par l'autorisation et la licence d'exploitation.

Le personnel navigant des aéronefs affectés à des activités de travail aérien fait partie du personnel navigant de l'Aviation civile. Il doit être inscrit sur le registre spécial prévu à l'article 263 du présent Code et de posséder les Brevets, Certificats, Licences et qualifications correspondant à la nature des activités de travail aérien exercées.

Article 419 : Les exploitants étrangers exerçant des activités de travail aérien avec des aéronefs immatriculés à l'étranger sont admis en République de Guinée.

Dans le cas où ces exploitants étrangers désirent exercer une activité de travail aérien pendant plus d'un mois ils doivent obtenir une Licence d'exploitation délivrée pour trois mois au plus et renouvelable une fois. Si l'activité de travail aérien d'un aéronef immatriculé à l'étranger est supérieure à six mois l'aéronef devra être immatriculé en République de Guinée.

SECTION 8 : DE L'AGREMENT DE L'ACTIVITE

Article 420 : Lorsque l'activité de travail aérien a pour objet la formation aéronautique, l'instruction, l'entraînement ou le perfectionnement, elle doit recevoir, outre l'autorisation et la licence d'exploitation, l'agrément des Services de l'Aviation civile.

Article 421 : L'agrément permet de vérifier les programmes d'études, l'adaptation des matériels utilisés, les qualifications des instructeurs, la nature et la valeur des examens, théoriques et pratiques, organisés pour la délivrance des brevets, licences et qualifications.

Article 422 : L'agrément peut permettre de bénéficier des avantages prévus au bénéfice des aéroclubs agréés.

Selon la périodicité fixée par l'agrément les explications sont tenus d'adresser des rapports d'activités à l'Autorité chargé de l'Aviation civile.

L'agrément sera retiré lorsque l'exploitant manque à ses obligations légales ou réglementaires.

TITRE II : DU REGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN

GENERALITES

Article 423 : A défaut de dispositions spéciales, les règles du Code de commerce relatives aux transports de surface sont applicables au transport aérien.

Article 424 : La location d'un aéronef résulte du contrat par lequel le bailleur ou loueur met à la disposition du preneur ou locataire, moyennant rémunération, un aéronef sans équipage pour une durée déterminée.

Le locataire assurant la conduite technique de l'aéronef est l'exploitant.

A l'expiration du contrat le preneur restitue l'aéronef au bailleur ou en acquiert la propriété si le contrat de location le prévoit.

Article 425 : L'affrètement d'un aéronef résulte du contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur pour une durée déterminée et moyennant rémunération, tout ou partie d'un aéronef avec son équipage.

Le fréteur assurant la conduite technique de l'aéronef en est l'exploitant. L'affréteur est considéré comme le transporteur si son nom figure les contrats de transports. Si le contrat d'affrètement prévoit expressément que l'affréteur assure la conduite technique de l'aéronef, l'affréteur est à la fois exploitant et transporteur.

Article 426 : Pour produire effet à l'égard des tiers les contrats de location et d'affrètement doivent avoir été inscrits sur le Registre d'immatriculation.

L'inscription au Registre d'immatriculation est obligatoire pour les contrats de location ou d'affrètement visés à l'article 115 du présent Code.

CHAPITRE PREMIER :

SECTION I : DU CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN

Article 427 : Le contrat de transport aérien est celui par lequel un transporteur, personnel physique ou morale, s'engage contre rémunération à conduire par aéronef,

d'un point de destination convenus et dans un délai déterminé, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 428 : Le contrat de transport aérien international est régi par les Conventions internationales en vigueur en République de Guinée.

Article 429 : Le contrat de transport aérien domestique est régi par la Réglementation nationale qui, dans un but de simplification et d'harmonisation, applique les Conventions internationales en vigueur.

Article 430 : Dans les contrats aériens, le transport aérien international et le transport aérien domestique sont définis conformément aux dispositions de l'article 359 du présent Code.

SECTION 2 : DU TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS

Article 431 : Le transport de passagers doit être entendu comme le transport du passager, des objets personnels et bagages à main dont il conserve la garde pendant le transport et de ses bagages enregistrés.

Le contrat de transport de passagers doit être constaté par un titre de transport, le billet de passage, que le transporteur est tenu de délivrer.

Article 432 : Le billet de passage doit :

- Mentionner les points de départ et de destination convenus ;
- Indiquer le cas échéant les escales et lorsque les points de départ et de destination convenus sont situés sur le territoire d'un même Etat, au moins l'une des escales prévues dans un autre Etat ;
- Comporter l'avis selon lequel, conformément à la réglementation en vigueur, la responsabilité du transporteur peut être limitée en cas de mort, de blessure ou lésion corporelle du passager et en cas de destruction, perte, avarie ou retard de ses bagages enregistrés ou des objets dont il conserve la garde ;
- Indiquer si des bagages du passager ont été enregistrés en l'absence de bulletin de bagages.

Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat transport ;

Article 433 : L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

Article 434 : Si un billet n'a pas été délivré au passager embarqué, même pour un transport gratuit, ou si le billet délivré ne comporte pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité du transporteur, la responsabilité du transporteur ne sera pas limitée.

Article 435 : Le transporteur des bagages enregistrés du passager doit donner lieu à la délivrance d'un bulletin de bagages.

Si ce bulletin n'est pas inclus dans le billet de passage ou combiné avec lui, il doit contenir les indications énoncées à l'article 432 ci-dessus pour le billet de passage.

Article 436 : Le bulletin de bagage fait toi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport.

Article 437 : L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Article 438 : Si le transporteur accepte la garde des bagages sans indication sur le billet de passage ou sans délivrer de bulletin de bagages ou si le bulletin de bagages ne comporte pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité, sa responsabilité ne sera plus limitée.

Article 439 : Les objets personnels et bagages à main, quelle que soit leur valeur, dont le passager conserve la garde pendant le transport ne donnent pas lieu à la mention spéciale sur le billet de passage ou sur le bulletin de bagages et relèvent, le cas échéant, de la limitation de responsabilité du transporteur.

Article 440 : Le transport aérien international exécuté par plusieurs transporteurs successifs est considéré comme unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération.

Les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur aérien s'appliquent au transporteur de fait pour la partie du transport qu'il a effectué et au transporteur contractuel pour la totalité du transport prévu dans le contrat.

Article 441 : La possession d'un billet de passage ne fait pas obstacle au pouvoir du Commandant de bord de débarquer tout passager présentant un danger pour la sécurité et le bon ordre à bord de l'aéronef placé sous sa responsabilité.

Le comportement du passager exonère, en tout ou en partie, le transporteur de sa responsabilité contractuelle.

SECTION 3 : DES MESURES PREVENTIVES DE SECURITE

Article 442 : Tout passager est tenu de se prêter aux mesures préventives de sécurité, sûreté, santé et des douanes décidées par les services compétents et les exploitants et d'acquitter les taxes ou redevances fixées.

Article 443 : Les équipages sont tenus de se prêter aux mesures préventives de sécurité, sûreté, de santé et de douane.

Les bagages enregistrés non reconnus par les passagers peuvent être détruits par les agents chargés de la sécurité et de la sûreté.

Article 444 : Le transport aérien domestique est soumis aux dispositions des Conventions Internationales applicables au transport aérien international.

Pour tout transport aérien, domestique et internationale, une liste nominative des passagers embarqués doit être établie en deux exemplaires sont l'un doit se trouver à bord de l'aéronef pour être communiqué aux Agents chargés de la Sécurité, des Douanes et de la Sûreté.

Article 445 : Le transport aérien du courrier de la poste peut être effectué à bord des aéronefs de transport public dans les conditions prévues à l'article 368. Les Conventions doivent prévoir les modalités des contrôles préventifs de sûreté.

SECTION 4 : DU CONTRAT DE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL DE MARCHANDISES OU DE FRET

Article 446 : Le contrat de transport aérien international de marchandises ou de fret doit être constaté par un titre de transport : La lettre de transport aérien (L.T.A.).

Le transporteur peut l'exiger de l'expéditeur. L'expéditeur peut le faire accepter au transporteur.

Article 447 : La lettre de transport aérien doit être établie par l'expéditeur en trois exemplaires remis avec la marchandise.

Le premier porte la mention « pour le transporteur » et est signé par l'expéditeur.

Le second portant la mention « pour le destinataire » est signé par l'expéditeur et le transporteur et accompagne la marchandise.

Le troisième « pour l'expéditeur » est signé par le transporteur avant l'embarquement de la marchandise et remis après acceptation de la marchandise.

Les signatures peuvent être imprimées ou remplacées par les timbres : celle du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise.

Article 448 : Lorsqu'à la demande de l'expérience le transporteur établi la lettre de transport aérien il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Le transporteur peut exiger de l'expéditeur autant de lettres de transport aérien qu'il y a de colis différents.

Article 449 : La lettre de transport aérien doit mentionner :

- Les points de départ et de destination ;
- L'escale prévue sur le territoire d'un autre Etat, lorsque les points de départ et destination sont situés sur le territoire d'un même Etat ;
- L'avis selon lequel dans le transport international de marchandises, la responsabilité du transporteur peut être limitée en cas de perte, destruction, avarie ou retard.

Les indications relatives notamment au poids, à la nature et au volume de la marchandise, aux quantités, à l'emballage, au délai de transport sont facultatives.

Article 450 : Si le transporteur accepte d'embarquer des marchandises à bord sans lettre de transport aérien ou si la lettre de transport aérien ne contient pas l'avis à la limitation de responsabilité, sa responsabilité ne sera plus limitée.

Article 451 : L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications inscrites dans la lettre de transport aérien et engage sa responsabilité pour tout dommage subi par le transporteur, ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, du fait de ces indications irrégulières, incomplètes ou inexactes.

Article 452 : L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de transport aérien n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport aérien international de marchandises.

Article 453 : La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport.

Article 454 : Les indications relatives aux poids, aux dimensions, à l'emballage et au nombre de colis font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les indications relatives aux quantités, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si ce dernier les a vérifiées en présence de l'expéditeur et si elles ont été constatées sur la lettre de transport aérien ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 455 : A condition d'exécuter toutes ses obligations contractuelles, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise :

- Soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination ;
- Soit en l'arrêtant au cours du transport lors d'une escale ;
- Soit en faisant délivrer en escale ou à la destination, à un destinataire autre que celui indiqué sur la lettre de transport aérien ;
- Soit en demandant son retour au point de départ dans la mesure où cela ne porte pas préjudice au transporteur ou aux autres expéditeurs et à condition de rembourser les frais qui en résultent ;
- Soit lorsque le destinataire refuse la lettre de transport aérien ou la marchandise ou ne peut être atteint.

Article 456 : Si l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

Si le transporteur exécute les ordres de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien de l'expéditeur, il est responsable du préjudice qui pourrait être causé à celui qui détient régulièrement la lettre de transport aérien et dispose d'un recours contre l'expéditeur.

Si le contrat n'en dispose pas autrement, le transporteur doit informer le des destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

Article 457 : Le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander et d'obtenir du transporteur la remise de la lettre de transport aérien et la livraison de la marchandise contre le paiement du montant des créances et l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

Si le transporteur reconnaît la perte de la marchandise ou sept jours après la date d'arrivée prévue, le destinataire pour faire valoir à l'égard du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 458 : A condition d'exécuter les obligations du contrat l'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir, chacun en son nom, dans son propre intérêt ou dans celui d'autrui, les droits énoncés aux article 446 à 456 du présent Code.

Article 459 : En l'absence d'une clause de la lettre de transport aérien dérogeant expressément aux articles 446 à 547 du présent Code, les dispositions de ces articles ne portant aucun préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire ni aux rapports avec des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur soit du destinataire.

Article 460 : Aucun des dispositions ci-dessus ne fait obstacle à l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

Article 461 : L'expéditeur est tenu de fournir et de joindre à la lettre de transport aérien les renseignements et documents qui, avant la livraison de la marchandise au destinataire sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de Douane et de Police.

L'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces renseignements ou documents engage la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur pour tout dommage qui en résulterait sauf en cas de faute du transporteur ou de ses préposés. Le transporteur n'est pas tenu de vérifier leur exactitude.

Article 462 : Les dispositions des articles 445 à 459 ne font pas obstacle au pouvoir du commandant de bord de faire décharger les marchandises embarquées qui, selon la réglementation en vigueur, ne peuvent pas faire l'objet d'un transport aérien ou, dans un aéronef transportant des passagers, les marchandises sont le placement en soute n'est pas conforme à cette réglementation et présenterait un danger pour la sécurité.

Article 463 : Les marchandises embarquées font l'objet des mesures préventives de sécurité, d'hygiène, de douane et de police décidées par les autorités compétentes.

Article 464 : Le transporteur aérien de marchandises doit établir en deux exemplaires en manifeste indiquant la nature des marchandises embarquées. Un exemplaire du manifeste doit se trouver parmi les documents de bord pour être communiqué aux agents de la Police et des Douanes.

CHAPITRE 2 : DES RESPONSABILITES ET SANCTIONS

SECTION 1 : DE LA RESPONSABILITE CIVILE DES EXPLOITANTS

Article 465 : La responsabilité civile des exploitants d'aéronefs affectés au transport public de passagers et de marchandises, régulier et non régulier, domestique et international, est régie par les dispositions en vigueur en République de Guinée et, notamment, à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 amendée par la Protocole de la Haye du 28 septembre 1955.

Cette responsabilité est fondée sur la faute du transporteur.

La faute du transporteur est entendue comme la faute du transporteur lui-même ou celle de ses préposés.

Article 466 : Lorsque la faute du transporteur est présumée sa responsabilité est limitée.

Lorsque le dommage provient d'une faute lourde dont la preuve est apportée par la victime, la responsabilité du transporteur n'est plus limitée.

SECTION 2 : DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 467 : Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle d'un passager lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

La lésion corporelle s'entend de toute lésion organique ou fonctionnelle y compris celle qui affecte les facultés mentales.

Les termes « toutes opérations d'embarquement ou de débarquement » s'entendent des opérations qui commencent pour l'embarquement ou qui finissent pour le débarquement au bas de la passerelle ou, à, bord si le passager utilise pour embarquer ou débarquer des engins ou autres appareils télescopiques permettant uns accès direct à la cabine.

Article 468 : Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destination, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

Aux fins de présent article, le transport aérien comprend la période durant laquelle les bagages ou les marchandises sont sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord de l'aéronef ou en tout autre lieu en cas d'atterrissage d'un aéroport ou aérodrome.

Article 469 : Le transport est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, bagages ou marchandises.

Article 470 : Le transporteur n'est pas responsable s'il apporte la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

Si le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué le tribunal pourra écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

SECTION 3 : DE LA REPARATION CIVILE

Article 471 : Dans le transport de personnes la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 250.000 francs. Cependant par une Convention spéciale conclue avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée. Si le Tribunal saisi fixe l'indemnité sous forme de rente le

capital ne peut dépasser la limite de 250.00 francs ou, le cas échéant, la limite plus élevée convenue.

En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde pendant le transport aérien la responsabilité du transporteur est limitée à 5.000 francs par passager.

Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à 250 francs par kilogramme. Cependant l'expéditeur, par une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite au moment de la remise de colis au transporteur, peut fixer une limite de responsabilité plus élevée moyennant, le cas échéant, le paiement d'une somme supplémentaire. Dans ce cas le transporteur sera tenu payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises ou de tout objet qui y est contenu seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien le poids total des colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

Article 472 : Les limites de responsabilité fixées par le présent article ne privent pas le tribunal saisi de la faculté d'allouer en plus une somme correspondant à tout ou partie des dépenses et autres frais du procès exposés par le demandeur. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépenses et autres frais du procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage, ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 473 : Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65 milligrammes 5 d'or au titre de 900/1000ème de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autre que la monnaie-or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

Article 474 : Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite à celle qui est fixée est nulle et de nul effet.

Cette nullité n'entraîne pas la nullité du contrat qui demeure soumis aux dispositions ci-dessus. Cette nullité ne s'applique pas toutefois aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

Article 475 : Si une action est intentée aux, les préposés du transporteur peuvent se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 476 : Les limites de responsabilité du transporteur aérien prévues à l'article 471 ne s'appliquent pas si la victime ou ses ayants droit :

- Font la preuve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission, du transporteur ou de ses préposés, fait soit avec conscience qu'un dommage en résultant probablement ;

- Font également la preuve, lorsque cet acte ou cette omission est le fait des préposés du transporteur, que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions

Article 477 : Les limites de responsabilité du transporteur aérien ne s'appliquent pas non plus lorsque le transporteur :

- A accepté de ne pas délivrer de billet au passager embarqué ;

- A délivré au passager un billet ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité ;

- A accepté la garde des bagages du passager sans délivrer de bulletin de bagages lorsque ce bulletin n'est ni combiné avec le billet de passage ni inclus dans un tel billet ;

- A délivré un bulletin de bagages ne comportant pas l'avis relatif à sa limitation de responsabilité ;

- A accepté d'embarquer des marchandises sans établir une lettre transport aérien ;

- A délivré une lettre de transport aérien ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de sa responsabilité.

Article 478 : La réception des bagages et marchandises sans protestation du destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, de leur livraison en bon état et conformément au titre de transport.

En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception

En cas de retard la protestation devra être faite, au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise aura été mis à la disposition du destinataire

Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans les délais prévus. A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable sauf en cas de fraude du transporteur

SECTION 4 : DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

Article 479 : Pour engager une action en responsabilité, le demandeur peut choisir :

- Soit le Tribunal du domicile du transporteur ;
- Soit le Tribunal du siège principal de l'entreprise de transport ;
- Soit le Tribunal du lieu où le transporteur possède l'établissement par soins duquel le contrat a été conclu ;
- Soit le Tribunal du lieu de destination

La procédure est réglée par la loi du Tribunal saisi.

Article 480 : L'action en responsable doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait du arriver ou de l'arrêt du transport. Le mode de calcul du délai est déterminé selon la loi du Tribunal saisi.

Article 481 : En cas de décès du transporteur l'action en responsabilité, dans les conditions prévues aux articles 465 à 477 du présent Code, est exercée contre ses ayants droit.

Pour le calcul des délais lorsqu'il est question de jours il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 482 : L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, doit être exercée selon les conditions et limites fixées par le présent Code quelles que soient les personnes qui ont le droit d'agir et leurs droits respectifs.

Article 483 : Lorsque le transport aérien international est exécuté par divers transporteurs successifs chaque transporteur de passagers, bagages ou marchandises est considéré comme partie au contrat de transport pour la partie du transport effectuée sous son contrôle.

En cas d'accident ou de retard et si le premier transporteur, par stipulation expresse, n'assure pas la responsabilité pour tout le transport, le passager ou ses ayants- droit ne pourront engager que la responsabilité du transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit.

Pour les bagages et marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire contre le dernier. L'expéditeur et le destinataire pourront en outre agir contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours duquel la destruction, la perte , l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs successifs sont solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article 484 : Lorsque le transport aérien est combiné avec tout autre moyen de transport les dispositions des articles 427 et suivants et 465 et suivants s'appliquent au transport aérien effectué.

A condition de respecter les dispositions des articles 427 et suivants et 465 et suivants les parties sont libres d'insérer dans le titre de transport aérien des stipulations relatives à d'autres modes de transport.

Article 485 : Toute clause du contrat de transport aérien dérogeant aux dispositions du présent code est nulle et de nul effet. Toutefois dans le transport aérien de marchandises, des clauses d'arbitrage sont permises dans les limites fixées par les articles 427 et suivants et 465 et suivants lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence déterminés à l'article 479 et suivants.

Tout transporteur peut refuser la conclusion d'un contrat de transport ou formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions des articles 427 et suivants.

Article 486 : Les dispositions des articles 427 et suivants et 465 s'appliquent au transport aérien effectué par l'Etat ou d'autres personnes morales de droit public.

Les dispositions relatives aux titres de transport ne s'appliquent pas au transport aérien effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 487 : Dans les cas où, en application de l'article 479 et suivants en action en responsabilité serait introduite devant un Tribunal en République de Guinée contre un exploitant étranger ressortissant d'un Etat qui n'aurait pas ratifié la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye, les dispositions des articles 427 et suivants et 465 et suivants seront applicables à l'exception de celles limitant la responsabilité du transporteur, à moins que, par une convention spéciale, cet Etat n'ait fixé des limites de responsabilité du transporteur plus élevées que celles de l'article 471.

SECTION 5 : DE L'ASSURANCE

Article 488 : Tout aéronef survolant le territoire guinéen doit être assuré pour les dommages aux tiers conformément à la Loi de l'Etat d'immatriculation.

Article 489 : L'assurance des aéronefs immatriculés en République de Guinée doit être agréé par l'Autorité chargée de l'Aviation civile.

Article 490 : Le montant des réparations dues pour les dommages causés aux tiers à la surface, quelque soit le poids de l'aéronef, est fixé soit à l'amiable entre l'exploitant et le tiers, soit par l'un des Tribunaux à l'article 479, soit par le tribunal du lieu où s'est produit le dommage selon le droit commun de la responsabilité civile.

Article 491 : Les exploitants doivent présenter une attestation d'assurance pour les dommages susceptibles d'être causés aux tiers, aux passagers, aux bagages et aux marchandises à toute réquisition des agents de l'aéronautique civile et de la sécurité.

Article 492 : Tout exploitant qui n'aura pas respecté l'une quelconque des obligations qui lui incombent sera puni d'une amende, indépendamment du retrait des autorisations, licences ou agréments qui pourra être décidé par l'Autorité chargée de l'Aviation Civile.

Article 493 : Tout exploitant qui contreviendra de quelque manière que ce soit à la réglementation en vigueur sera puni d'une amende sans préjudice de la confiscation des objets ou produits importés ou exportés en fraude et de la saisie de l'aéronef que le juge pourra décider à la demande des Services compétents.

CINQUIEME PARTIE : DISPOSITIONS PENALES

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 494 : Toute infraction au présent Code ou aux textes d'application est soumise à la juridiction compétente.

Article 495 : Indépendamment des Officiers de Police Judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent Code et de textes pris pour son application :

- Les agents dûment habilités à cet effet par le Ministère chargé de l'Aviation civile ;
- Les Commandants d'aérodromes ;
- Les Officiers de la Défense Nationale chargés de la sécurité ;
- Les Agents de Police ;
- Les Gendarmes ;
- Les Agents de la Douane ayant droit de verbaliser.

Article 496 : Les Tribunaux guinéens sont compétents pour connaître de tout crime ou délit commis à bord d'un aéronef immatriculé en Guinée ou contre cet aéronef, qu'il se trouve sur le Territoire guinéen sont également compétents :

1. En cas de crime ou délit commis à bord de l'aéronef étranger :

- Si l'auteur ou la victime est de nationalité guinéenne ;
- Si l'aéronef atterrit en Guinée après le crime ou le délit ;
- Lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en Guinée.

2. Dans le cas où l'auteur de l'un des actes énumérés à l'article 508 du présent Code ou son complice se trouve en Guinée, que l'acte soit commis sur le territoire guinéen ou en dehors de celui-ci.

Article 497 : Les pénalités dans le présent Code sont prononcées sans préjudice de celles prévues par d'autres Lois pénales ou fiscales. Elles sont en outre appliquées sans préjudices des sanctions administratives ou disciplinaires.

Article 498 : Les Agents verbalisateurs énumérés à l'article 49 du présent Code ont le droit de saisir les explosifs, armes et munitions ainsi que tous les autres objets trouvés à bord d'un aéronef en infraction aux dispositions de la Législation en vigueur.

La confiscation des objets régulièrement saisis est prononcée par le Tribunal compétent.

Les aéronefs dont les documents de bord, les marques de nationalité et d'immatriculation, la licence du personnel de conduite ou l'état général ne sont pas conforme aux dispositions respectives, ou pour lesquels des taxes ou redevances n'ont pas été liquidés, peuvent être retenus, aux frais et risques de l'exploitant, par l'Autorité chargée de l'Aviation civile jusqu'à ce que la situation soit régularisée.

Article 499 : Les expéditions des décisions relatives aux infractions en matière aéronautique seront adressées par les Tribunaux saisis au Ministère chargé de l'Aviation civile.

TITRE II : DES INFRACTIONS ET PENALITES

Article 500 : Toute infraction aux dispositions du présent Code et aux textes pris pour son application sera, sous réserve des dispositions spéciales ci-après, punie d'emprisonnement de 1 jour à 5 ans et d'une amende de 20.000 à 200.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 501 : En cas de récidive avant qu'un délai de 5 ans ne se soit écoulé depuis que la première peine a été subie, la peine pourra être portée au double du maximum prévu pour l'infraction concernée.

CHAPITRE PREMIER : DES AERODROMES

SECTION 1 : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article 502 : Les infractions aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 50.000 à 2.000.000 francs guinéens.

En cas de récidive, ces infractions sont punies d'une amende de 100.000 à 4.000.000 de francs guinéens et d'un emprisonnement de 16 jours à 3 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 503 : A la demande du Ministère chargé de l'Aviation civile, le Tribunal saisi prescrit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 502 un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte de 10.000 à 50.000 francs guinéens par jour de retard.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement d'une partie des astreintes.

En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement la situation n'a pas été régularisée, l'Autorité chargée de l'Aviation civile peut faire exécuter d'office les travaux aux frais et risque des personnes responsables.

SECTION 2 : DE LA DESTRUCTION DES INSTALLATIONS AERONAUTIQUES.

Article 504 : Sera puni d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 300.000 à 1.500.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice, quelconque aura volontairement :

1. Détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation aérienne ou en aura perturbé le fonctionnement, par quelque moyen que ce soit, dans le dessin de compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ;

2. Accompli, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance qui interrompit le fonctionnement des services d'un aérodrome affecté à l'aviation civile internationale, si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité de cet aérodrome

3. Détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aérodrome ;

4. Tenté de commettre l'une des infractions énumérées aux alinéas précédents ;

5. Eté le complice de la personne qui aura commis ou tenté de commettre l'une de ces infractions.

Article 505 : S'il est résulté de ces faits des blessures ou maladies ayant entraîné une incapacité de plus de 20 jours, la peine sera celle des travaux forcés à temps.[1]

S'il y a eu infirmité, mutilation, amputation, perte de l'usage d'un membre, cécité, la peine sera celle des travaux forcés à perpétuité.[2]

Article 506 : Sera puni d'une amende de 600.000 à 2.000.000 francs guinéens quiconque interférera volontairement, d'une manière quelconque, dans les télécommunications aéronautiques.

Article 507 : Sera puni d'un emprisonnement de 1 à 15 jours et d'une amende de 150.000 à 500.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura pénétré ou séjourné sur le terrains interdits en vertu du présent Code ou textes ou consignes d'aérodrome pris pour son application, ou fera pénétrer ou séjourné des véhicules, bestiaux ou bête de trait ou de monture.

Si l'infraction a été commise à l'aide d'escalade, ou d'effraction ou de fausses clés ou pendant la nuit ou à l'aide de violence ou de menace, la peine sera d'un emprisonnement de 16 jours à un an et d'une amende pouvant aller jusqu'à trois millions ou de l'une de ces deux peines seulement.

CHAPITRE 2 : DES AERONEFS

Article 508 : Sera puni d'un emprisonnement de 16 jours à 1 an et d'une amende de 500.000 à 1.000.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou l'exploitant qui aura :

1. Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir les Certificats d'immatriculation et de navigabilité, ou avec un certificat faux ou falsifié ou n'étant pas en état de validité ;

2. Mis ou laissé en service un aéronef sans marques d'identification ou avec des marques fausses ou falsifiées ;

3. Fait ou laissé circuler un aéronef qui ne répond pas, de façon ininterrompue, aux conditions techniques de navigabilité exigées pour la délivrance du Certificat de navigabilité et aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document.

---

[1] Le Nouveau Code pénal emploie l'expression de « Réclusion criminelle à temps ».
[2] Le Nouveau Code pénal emploie l'expression de « Réclusion criminelle à perpétuité ».

Article 509 : Sera puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 francs guinéens, le propriétaire ou l'exploitant qui :

1. Aura fait immatriculer un aéronef guinéen sur un registre étranger sans en avoir obtenu, au préalable, du Ministère chargé de l'Aviation civile, la radiation du registre guinéen ;

2. N'aura pas produit sur réquisition des autorités compétentes les documents concernant l'aéronef, pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

Article 510 : Sera puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 francs guinéens quiconque aura affecté un aéronef ou permis son affectation, soit au transport contre rémunération, soit au travail aérien, sans avoir obtenu les autorisations nécessaires.

Article 511 : Sera puni d'une peine de 20 ans de travaux forcés,[3] toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol :

a) - Illicitement et par violence ou menace de violence se sera emparée de cet aéronef ou en aura exercé le contrôle ou aura tenté de commettre l'un de ces actes ;

b) - Aura été complice d'une personne qui aura commis ou tenté de commettre l'un de ces actes.

La même peine sera appliquée à toute personne qui, illicitement est intentionnellement :

a) - Aura accompli à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, un acte de violence, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

b) - Aura détruit un aéronef en service on causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité de vol ;

c) - Aura placé ou fait placer, par quelque moyen que se soit, sur un aéronef en service en dispositif ou des substances qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité de vol.

Article 512 : Lorsque les infractions ci-dessus auront entraîné la mort d'un ou de plusieurs personnes, l'auteur sera puni de mort.

Article 513 : Quiconque, involontairement ou par imprudence, aura commis un fait de nature à mettre en périt la sécurité des personnes se trouvant ou non à bord d'un aéronef, sera puni d'une amende de 250.000 à 500.000 francs guinéens.

---

[3] Le Nouveau Code pénal emploie l'expression de « 20 ans de réclusion criminelle à temps ».

Si le fait a causé des lésions corporelles, l'auteur sera puni d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 à 3.000.000 francs guinéens.

Si le fait a causé la mort d'une personne, la peine sera celle des travaux forcés à temps.[4]

Tout jet volontaire et inutile d'objets ou de matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sera puni d'un emprisonnement de 16 jours à 2 mois et d'une amende de 500.000 à 3.000.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

CHAPITRE 3 : DU PERSONNEL NAVIGANT

Article 514 : Toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en contravention avec les dispositions de la troisième partie du présent code et des textes pris pour son application, sera punie d'un emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 1.000.000 à 2.000.000 de francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

Sera puni de la même peine le propriétaire ou l'exploitant qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par la réglementation en la matière.

Article 515 : Sera puni d'un emprisonnement de 16 jours à 3 mois et d'une amende de 500.000 à 1.000.000 de francs guinéens et ou de l'une de ces peines seulement, quiconque, par négligence ou maladresse, aura survolé une zone du territoire guinéen en violation d'une interdiction publiée en vertu des articles 163 à 168 du présent Code.

Article 516 : Cette peine sera portée au double, sans préjudice des sanctions liées à des dispositions particulières, lorsque le pilote se sera sciemment engagé et maintenu sur une zone en violation d'une interdiction publiée en vertu des articles mentionnés au paragraphe ci-dessus.

Article 517 : Sera puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs guinéens sans préjudice de sanctions disciplinaires, tout pilote qui aura :

1. Entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits ou sans tenir ceux-ci à jour ;

2. Atterri ou décollé en vol international, sauf le cas de force majeure, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au trafic international ;

3. Négligé de notifier immédiatement tout accident.

[4] Le Nouveau Code pénal emploie l'expression de « Réclusion criminelle à temps ».

Article 518 : Sera puni d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois et d'une amende de 500.000 à 1.500.000 francs guinéens, tout pilote qui aura :

1. Conduit un aéronef en étant dépourvu de licence et des qualifications requises à effet ;

2. Conduit un aéronef en état d'ivresse ;

3. Conduit un aéronef dépourvu des certificats d'immatriculation et de navigabilité ou avec des certificats ayant cessé d'être état de validité ;

4. Conduit un aéronef dépourvu de marques d'immatriculation ou avec des marques inexactes ;

5. La même peine pourra être appliquée à tout membre d'équipage pour les infractions prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Article 519 : Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef qui aura, sur son ordre, fait effectuer par un membre du personnel navigant un vol en violation des dispositions régissant la limitation des temps de service et les temps minimaux de repos du personnel navigant professionnel, sera puni d'une amende de 500.000 à 3.000.000 francs guinéens.

CHAPITRE 1V : DU TRANSPORT ET DU TRAVAIL AERIENS

Article 520 : Sera puni d'un emprisonnement de 16 jours à 3 mois et d' une amende de 400.000 à 1.000.000 de francs guinéens et ou de l'une de ces deux peines seulement ,quiconque aura effectué des vols en violation des règles édictées conformément aux dispositions des articles 164 à 168 du présent Code.

Article521 : Quiconque, sans autorisation, aura transporté par aéronef ou seulement aura embarqué en vue du transport, des explosifs, armes ou minutions de guerre ainsi que tout autre objets dont le transport est interdit ou soumis à une autorisation préalable, sera puni d'un emprisonnement de 6mois à 2 ans et d'une amende 400.000 à 2.000.000 de francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article522 : Sera puni d'un emprisonnement de 16 jours à3 mois et d'une amende de 200.000 à 600.000 francs guinéens ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

1. Aura sans autorisation préalable utilisé un aéronef pour des activités sportives ;

2. Ne sera pas conformé aux instructions données par le Commandant de bord ou son préposé, par rapport avec la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord ;

3. Se sera trouvé a bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du Commandant de bord.

Article 523 : Sera puni d'une amende de 500.000 à 3.000.000 de francs guinéens :

1. Tout exploitant de transport aérien public qui aura :

- Sans justification, refusé ses services au public ;

- Manqué aux obligations prescrites d'autorisation d'exploitation, sans préjudice du retrait de l'autorisation d'exploitation ;

2. Tout exploitant du service régulier de transport aérien public qui aura assurer son exploitation en violation des itinéraires et horaires approuvés par l'Autorité chargée de l'Aviation Civile ;

3 .Tout exploitant de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public qui refuse de fournir des statistiques de trafic ou fournit des statistique sciemment erronées ;

4. Tout exploitant de Services réguliers ou non réguliers de, transport aérien public qui aura permis l'embarquement de passagers qui ne répondent pas aux conditions prescrites a cet effet ;

5. Toute personnes autre qu'un exploitant de Services de transport aérien public qui aura annoncé par un moyen quelconque qu'il est disposé à assurer le transport, contre rémunération, des personnes ou du fret entre deux points déterminés ;

6. Tout exploitant qui n'aura pas assuré de la manière prévue par les Règlements, l'entretien de ses aéronefs, des équipements de bord et autres, nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation.

Article 524 : Tout exploitant de transport aérien public ou agent de voyages aériens qui émet ou fait émettre un billet avec tarif qui n'est pas homologué par l'Autorité chargée de l'Aviation civile, sera puni d'une amende variant entre une et dix fois le tarif normal de transport sur le tronçon considéré.

Article 525 : Tout exploitant étranger de transport aérien public qui, à l'occasion d'un vol de transit, aura débarqué, sur le territoire guinéen, des personnes ou du fret, ou qui, sans autorisation expresse, aura effectué un service de cabotage, sera, sans préjudice du retrait de l'autorisation d'exploitation, puni d'une amende de deux à dix fois le tarif normal du transport effectué.

Article 526 : Toute entreprise de travail aérien qui aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation, sera punie d'une amende de 300.000 à 600.000 francs guinéens, sans, préjudice du retrait de cette autorisation.

DISPOSITIONS FINALES

Le présent Code qui entre en vigueur au jour de sa promulgation sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Guinée et exécuté comme Loi de l'Etat.

Conakry, le 12 juin1995

- GENERAL LANSANA CONTE -